SEPM TOP ventes

l'auto-journal

N°1109

Du 20 mai au 2 juin 2022

Tous les plaisirs de l'automobile

RENAULT SCÉNIC VISION
Le futur Scénic se dévoile !

- Nouvelle ère pour le style Renault
- L'hydrogène en soutien des batteries
- À fond sur le recyclage

COMPARATIF BERLINES COMPACTES

LA NOUVELLE OPEL ASTRA MENACE-T-ELLE LA PEUGEOT 308 ?

1ER ESSAI

ALFA TONALE
Au volant, enfin !

FACE À FACE

CITROËN C5 X VS PEUGEOT 508 SW
Radicalement opposées, les deux cousines !

INÉDIT

10 voitures françaises qui n'ont jamais vu le jour

L 14595 - 1109 - F: 4,00 €

BEL : 4,20€ - ESP : 4,20€
GR : 4,20€ - DOM S : 4,20€
DOM A : 5,20€ - ITA : 4,20€
LUX : 4,20€ - PORT CONT : 4,20€ - CAN : 6,25$CAN
MAR : 47DH - TOM S : 620CFP
TOM A : 1050CFP
CH : 6,50FS - TUN : 8,500TU

BMW iX3
100% ÉLECTRIQUE.

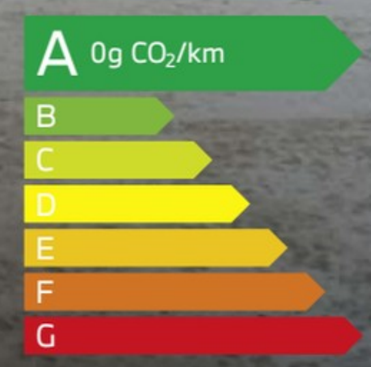
DÈS 495 €/MOIS*.

AVEC MAJORATION DU 1ER LOYER DE 5 300 €.

*Exemple pour une BMW iX3 Inspiring. 36 loyers de 495 €/mois, et avec majoration du premier loyer de 5300 €. Bonus écologique de 2000 € (sous réserve d'éligibilité conformément au décret en vigueur) déduit. Location Longue Durée sur 36 mois et pour 30000km incluant l'extension de garantie. Assurance perte financière à souscrire par l'intermédiaire de BMW Finance ou auprès de l'assureur de votre choix, sous réserve d'en justifier. Offre réservée aux particuliers pour toute commande d'une BMW iX3 Inspiring dans les concessions BMW participantes jusqu'au 30/06/2022 et sous réserve d'acceptation par BMW Finance, SNC au capital de 87 000 000 € - RCS Versailles

Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer

343 606 448, inscrit à l'ORIAS sous le n°07 008 883. Consommation d'énergie électrique : 18,5 kWh/100km - autonomie en cycle mixte : 461km - autonomie en ville : 574km - Norme WLTP. Depuis le 01/09/2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour ceux-ci (WLTP) de sorte que la mesure de la consommation de carburant et d'émissions de CO_2 est plus réaliste que celle de l'ex procédure NEDC. Modèle présenté : BMW iX3 Inspiring avec options à 560 €/mois avec un 1er loyer majoré de 5 995 €.



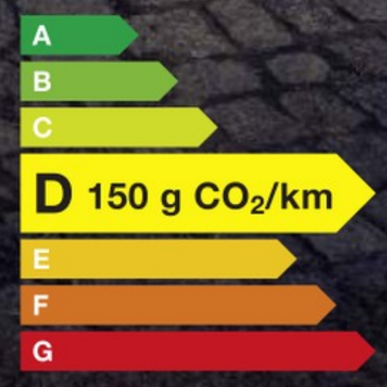
Et encore, vous n'avez pas vu l'intérieur.

Nouveau T-Roc.
Ne suivez que vous.

Forfait Volkswagen Flexibilité.
Changez quand vous voulez.*

* Forfait Volkswagen Flexibilité : Offre Location longue durée sans engagement, possibilité de résilier à tout moment, changer de véhicule sous réserve d'acceptation du nouveau dossier par Volkswagen Bank. Tout loyer commencé est dû. Offre réservée aux particuliers **entre le 01/05/2022 et le 31/05/2022 et immatriculation avant le 31/12/2022**, chez les distributeurs en France métropolitaine participants et sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank Gmbh – SARL de droit Allemand – Capital 318 279 200 € – Succursale France : Bâtiment Ellipse – 15, av de la Demi-Lune – 95700 Roissy-en-France – RCS Pontoise 451 618 904 – Inscription au registre des intermédiaires d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22. 3 ans d'entretien, garantie et assistance inclus. Entretien obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank. Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle obligatoire incluse.

Volkswagen Group France – SA au capital de 198 502 510 € – 11, av. de Boursonne, Villers-Cotterêts
RCS Soissons 832 277 370.



Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo #SeDéplacerMoinsPolluer

N° 1009

Du 20 mai
au 1er juin 2022



Citroën C5 X/Peugeot 508 SW/P. 66



Renault Scénic Vision /P. 14



Land Rover Range Rover Sport/P. 24



Alfa Romeo Tonale/P. 36



La nouvelle Opel Astra face à ses rivales/P. 44

SOMMAIRE

Découvrir

14 Renault Scénic Vision
Ce que l'on sait sur le **Scénic 2024**
Interview : **Gilles Vidal**, designer de Renault
Cinq Renault électriques d'ici 2025
D'où vient le nom "Scénic" ?
Témoignage : **Patrick Le Quément, initiateur du 1er Scénic**
24 **Land Rover Range Rover Sport**

Comprendre

28 Pourquoi le prix des voitures repart à la hausse

Conduire

36 **Alfa Romeo Tonale** Hybrid VGT 160 ch
44 **Citroën C4** 1.2 Pure Tech 130 ch/**Kia Ceed** 1.0 T-GDi 120 ch/**Opel Astra** 1.2 Turbo 130 ch/**Peugeot 308** 1.2 PureTech 130 ch/**Renault Mégane** 1.3 TCe 140 ch/**Volkswagen Golf** 1.5 TSI 130 ch
56 **Mazda CX-60** 2.5 e-Skyactiv PHEV 327 ch
62 **MG 5** Autonomie Étendue 156 ch/61 kWh
66 **Citroën C5 X** PureTech 130 ch/**Peugeot 508 SW** PureTech 130 ch
74 **Volkswagen ID.5** GTX 299 ch/77 kWh
80 Les Experts : **Dacia Jogger** 1.0 Eco-G 100 ch 7 places
83 Le chef des essais vous répond

Vibrer

84 **Projets abandonnés :** 10 françaises qu'on aurait pu aimer
90 **500 Miles d'Indianapolis :** le défi frenchy
92 Rétro : **Opel Ascona** (1981)

S'offrir

96 Configurateur : **Kia Sportage**
100 Occasion : **Seat Ibiza**
103 Prix du neuf
Le tarif des voitures neuves
111 Les professionnels s'affichent
Les petites annonces

MESURES **Auto-Journal** SUR CIRCUIT D'ESSAIS
Nos deux techniciens mesurent chaque année, sur le circuit de Montlhéry, les vraies performances de plus de 450 modèles : consommations, reprises, accélérations…



MG 5/P. 62



Volkswagen ID.5/P. 74



Dacia Jogger/P. 80



Citroën BX Coupé : un projet abandonné/P. 84

ÉDITO



ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos offres p. 110 et sur www.kiosquemag.com



LAURENT VILLARON

LA FIN DE LA VOITURE POUR TOUS ?

D'un côté, le marché automobile français semble lancé dans une mission d'exploration sous-marine. En 2021, il s'y est écoulé 1 659 008 voitures neuves, la deuxième plus mauvaise année depuis 40 ans. Et pourtant, le début d'année 2022 réussit à faire pire, avec un dévissage généralisé à deux chiffres sur des valeurs déjà catastrophiques. Rassurons-nous (ou pas…) ce n'est pas mieux chez nos voisins européens. Alors, effectivement, il y a derrière ces chiffres des causes apparemment conjoncturelles. La désormais fameuse crise des semi-conducteurs, toujours pas résolue, à laquelle viennent s'ajouter les désordres nés de l'invasion russe en Ukraine. Et l'on n'a pas encore mesuré les effets des confinements sévères de retour en Chine.

De l'autre, comme le révèle notre enquête de la quinzaine, les prix des voitures n'ont cessé de grimper ces derniers temps. Et ce n'est pas fini. Cette inflation joue-t-elle sur le volume du marché ? Personne n'en parle officiellement, dans une période où les constructeurs ont la main sur des carnets de commandes bien remplis et difficiles à satisfaire. Cela leur permet de privilégier les ventes les plus rentables… et d'afficher de jolies marges, alors qu'intuitivement, on aurait imaginé qu'un tel marché dévasté conduise à un champ de ruines financières. Le jour où les embouteillages de production seront résolus, les prix vont-ils baisser et les volumes revenir à un niveau antérieur ? Rien n'est moins sûr. D'une part, les constructeurs n'auront aucune raison de pousser sur les volumes au risque de dégrader leurs marges. De l'autre, le contenu technologique réglementaire des voitures, qu'il s'agisse de sécurité ou de dépollution, sans même parler d'électrification, va continuer à renchérir le coût de production de chaque modèle.

En conséquence, dans la mesure où les revenus des clients ne vont pas suivre la même courbe, le marché pourrait se stabiliser durablement aux niveaux que nous connaissons depuis deux ans. Est-ce si grave ? Oui, pour nous, les automobilistes. Car cela marquerait la fin d'un long chemin de démocratisation de l'automobile, commencé dans les années 50. La voiture neuve risque de redevenir un objet réservé aux plus aisés d'entre nous. Une forme de décroissance imposée et socialement injuste.

Rédacteur en chef
jeraoul@reworldmedia.com

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR…

Je partage totalement votre avis du numéro 1 108 sur les outrances stylistiques qui sont désormais monnaie courante. La bouche béante des BMW est une horreur esthétique triviale… qui atteint son paroxysme en noir ! On dirait un four à pizza ! Les nouvelles Mercedes sont toutes aussi ratées et "lourdes", y compris la Classe S. Quant aux formes toujours plus tarabiscotées (et chères !) des optiques avant et arrière, on se demande si les designers se sont drogués pour trouver l'inspiration. Assez paradoxalement, ce sont les Asiatiques qui passent maintenant pour des designers assagis. À la décharge de tout ce beau monde, on ne peut pas dessiner la Jaguar E ou la Ferrari California tous les matins.

BC

L'essai 10 000 km et l'article "Configurateur" de la DS 4 font état d'une autonomie électrique en ville de 40 km, valeur qui m'étonne. J'ai pris livraison d'une DS 4 E-Tense le 8 mars, et je peux vous signaler une autonomie de 56 km tous les jours sans exception depuis cette date. Je circule en ville et charge la batterie toutes les nuits en garage.

Claude Janvier

Nos mesures sont réalisées en suivant un protocole strict, qui permet de reproduire ce que nous considérons comme une conduite "moyenne" en conditions de circulation réelle. Avec quelques notions d'écoconduite, il reste évidemment possible de se montrer plus économe que nos techniciens. Et le climat printanier est le plus favorable pour les consommations électriques.

NOUVELLE GAMME JEEP®
4xe HYBRIDE RECHARGEABLE

PLUS LIBRE QUE JAMAIS

Stellantis - FCA France - RCS Versailles 305 493 173 - Les Brunet

WRANGLER 4xe

A 79 g CO_2/km
B
C
D
E
F
G

COMPASS 4xe

A 48 g CO_2/km
B
C
D
E
F
G

RENEGADE 4xe

A 43 g CO_2/km
B
C
D
E
F
G

Jeep® fait un pas de plus vers l'électrification de sa gamme : après avoir déployé ses motorisations 4xe hybrides rechargeables sur ses SUV Renegade, Compass et Wrangler, elle propose aujourd'hui son innovante technologie e-Hybrid sur Renegade et Compass. Venez découvrir également en concession les versions Upland qui utilisent des matériaux recyclés.

À DÉCOUVRIR CHEZ VOTRE DISTRIBUTEUR JEEP® OU SUR JEEP.FR

Renegade MY22 4xe hybride rechargeable : consommations mixtes combinées de carburant (l/100 km) : 2,1-1,8 ; consommations d'énergie électrique (kWh/100 km) : 16,6-15,5 ; émissions de CO_2 valeur combinée pondérée (g/km) : 47-41 ; autonomie en mode électrique en ville (km) : 56-52. Compass MY22 4xe hybride rechargeable : consommations mixtes combinées de carburant (l/100 km) : 2,1-1,8 ; consommations d'énergie électrique (kWh/100 km) : 16,8-16,1 ; émissions de CO_2 valeur combinée pondérée (g/km) : 48-44 ; autonomie en mode électrique en ville (km) : 54-51. Wrangler MY22 4xe hybride rechargeable : consommations mixtes combinées de carburant (l/100 km) : 4,1-3,5 ; consommations d'énergie électrique (kWh/100 km) : 26,9-29,1 ; émissions de CO_2 combinées pondérées (g/km) : 94-79 ; autonomie en mode électrique en ville (km) : 53-45. Renegade : feux Full LED uniquement disponibles sur versions Upland, Trailhawk et S. Valeurs mesurées selon la procédure WLTP (Règlement (UE) 2018/1832), mises à jour le 13/05/2021 ; les dernières valeurs à jour seront disponibles auprès de votre Distributeur Agréé. Les valeurs de consommations et d'émissions de CO_2 sont communiquées à des fins de comparaison, les valeurs communiquées peuvent ne pas refléter les valeurs réelles. **There's only one = Seule Jeep® est unique.**

Jeep®
THERE'S ONLY ONE

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

NOUVELLE

RENAULT MEGANE E-TECH

100% électrique

260€ à partir de /mois[1]

LLD sur 37 mois, 1er loyer de 4 000€
6 000€ de bonus écologique déduits[2]
3 ans de garantie, assistance 24/24
et entretien inclus pour 1€/mois[3]

commander



jusqu'à 470 km d'autonomie,[4] 26 systèmes avancés d'aide à la conduite,[5] 300 brevets déposés, nouvel écran openR de 774 cm² avec système openR link connecté à Google,[6] charge accélérée sur bornes publiques de 22 kW et charge rapide sur autoroute[7]

modèle présenté : nouvelle Renault megane e-tech 100% électrique iconic EV60 super charge avec option peinture métallisée offerte à 409€/mois[8], 1er loyer de 4000€, 6000€ de bonus écologique déduits[2]. pack sérénité Renault inclus pour 1€/mois[3]. (1) exemple pour nouvelle Renault megane e-tech 100% électrique equilibre EV40 boost charge avec chargeur ac 22 kw et dc 85 kw, hors options. (1)(8) locations longue durée, hors assurances facultatives, pour 37 mois et 30 000 km maximum, avec un 1er loyer de 10 000€ ramené à 4 000€ après déduction de 6 000€ de bonus écologique. sous réserve d'étude et d'acceptation par diac, sa au capital de 415 100 500€ - siège social : 14 avenue du pavé neuf 93168 noisy-le-grand cedex - siren 702 002 221 rcs bobigny. restitution du véhicule chez votre concessionnaire en fin de contrat avec paiement des frais de remise à l'état standard et des kilomètres supplémentaires. (2) informations sur https://www.economie.gouv.fr/plan-de-relance/profils/particuliers/bonus-ecologique. (3) pack sérénité Renault optionnel comprenant l'entretien, l'extension de garantie constructeur et l'assistance selon conditions contractuelles sur 37 mois/30 000 km (au 1er des 2 termes atteint) inclus dans le loyer pour 1€/mois. voir détail du pack sérénité en points de vente et sur renault.fr. offres non cumulables, réservées aux particuliers et valables dans le réseau Renault participant pour toute commande d'une nouvelle Renault megane e-tech 100% électrique neuve **du 01/05/2022 au 30/06/2022**. (4) jusqu'à 470 km d'autonomie wltp (worldwide harmonized light vehicles test procedures), selon version et équipements. ce protocole permet de mesurer les consommations et autonomies très proches de celles constatées en conditions réelles d'utilisation. (5) selon version. (6) selon version. Google, Google Play et Google Maps sont des marques de Google LLC. (7) charge accélérée 22 kw ac (courant alternatif) et charge rapide dc (courant continu). **gamme nouvelle Renault megane e-tech 100% électrique : consommations min/max (wh/km) (procédure wltp) : 155/170. émissions co_2 (g/km) (procédure wltp) : 0 à l'usage, hors pièces d'usure.**

© c. noltekuhlmann

assemblée en France dans notre manufacture de Douai

pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo #SeDéplacerMoinsPolluer

ON A AIMÉ, CETTE QUINZAINE

PORSCHE

CLIN D'ŒIL AUX SEVENTIES

La nouvelle Porsche 911 Sport Classic rend hommage au style des années 60 et du début des années 70. Comme sa devancière, la 911 Sport Classic (Type 997), présentée en 2009, ce nouveau modèle s'inspire sur le plan visuel de la 911 première génération (1964-1973), mais également de la 911 Carrera RS 2.7 de 1972 ici en photo. La carrosserie élargie, caractéristique habituellement réservée aux modèles 911 Turbo, l'aileron arrière fixe dans sa déclinaison en "queue de canard" et le toit à double bossage singularisent la nouvelle 911 SC. Sous le capot, le 6 cylindres à plat biturbo 3.7 transmet, contrairement à la Turbo, ses 550 ch uniquement aux roues arrière. Ceci via une boîte de vitesses manuelle à sept rapports. Si vous souhaitez en réserver une (un peu plus de 280 000 €), appelez dès maintenant, le nombre d'exemplaires étant limité à 1 250…

PEUGEOT

PEUGEOT 5008

7 places pour voyager plus grand.

3e rang modulable*

PEUGEOT i-Cockpit®
avec système de vision de nuit*

Conduite semi-autonome*



Pour les trajets courts, privilégiez

PEUGEOT RECOMMANDE **TotalEnergies** **Consommation mixte WLTP(1) : 6,3 à 6,6 l/100km.**

(1) Ces valeurs peuvent varier en fonction des conditions réelles d'utilisation et de différents facteurs. Plus d'informations auprès de votre point de vente ou sur https://www.peugeot.fr/marque/politique-environnementale/wltp.html. *De série, en option ou indisponible selon les versions. OPEn – Automobiles PEUGEOT 552 144 503 RCS Versailles.



la marche ou le vélo. #SeDéplacerMoinsPolluer

Les échelles du



Gilles Vidal, patron du design Renault, nous explique pourquoi le Scénic n'est plus un monospace, mais reste attaché aux valeurs de la famille.

Les temps

Ce concept-car Renault dévoile le style du nouveau Scénic annoncé en 2024. Son habitacle futuriste vise le moyen terme (2028), alors que sa motorisation électrique-hydrogène pose les bases d'une chaîne de traction de l'après-2030. Bienvenue à bord de cette machine à voyager dans le temps.

Par **Christophe Bonnaud** Photos **Arnaud Saunier**

L'agence française Bessis, qui a créé l'appellation "Scénic" *(voir interview p. 22)*, précise qu'"*un bon nom, c'est comme une pièce manquante au puzzle de la marque, une pièce utile pour lui permettre d'évoluer vers plus de modernité, de force, de désirabilité*". On ajoutera également "de durabilité". Car si le futur Scénic (2024), qui se dévoile dans les contours de ce concept-car, sera intégralement nouveau, du concept au design et de la plate-forme à la chaîne de traction 100 % électrique, son nom, lui, ne changera pas. Ce prochain modèle phare de la gamme Renault (4,49 m) reposera sur la plate-forme CMF/EV de la récente Mégane E-Tech électrique (4,21 m), ce qui n'est pas le cas du concept-car Scénic Vision présenté dans ces pages.

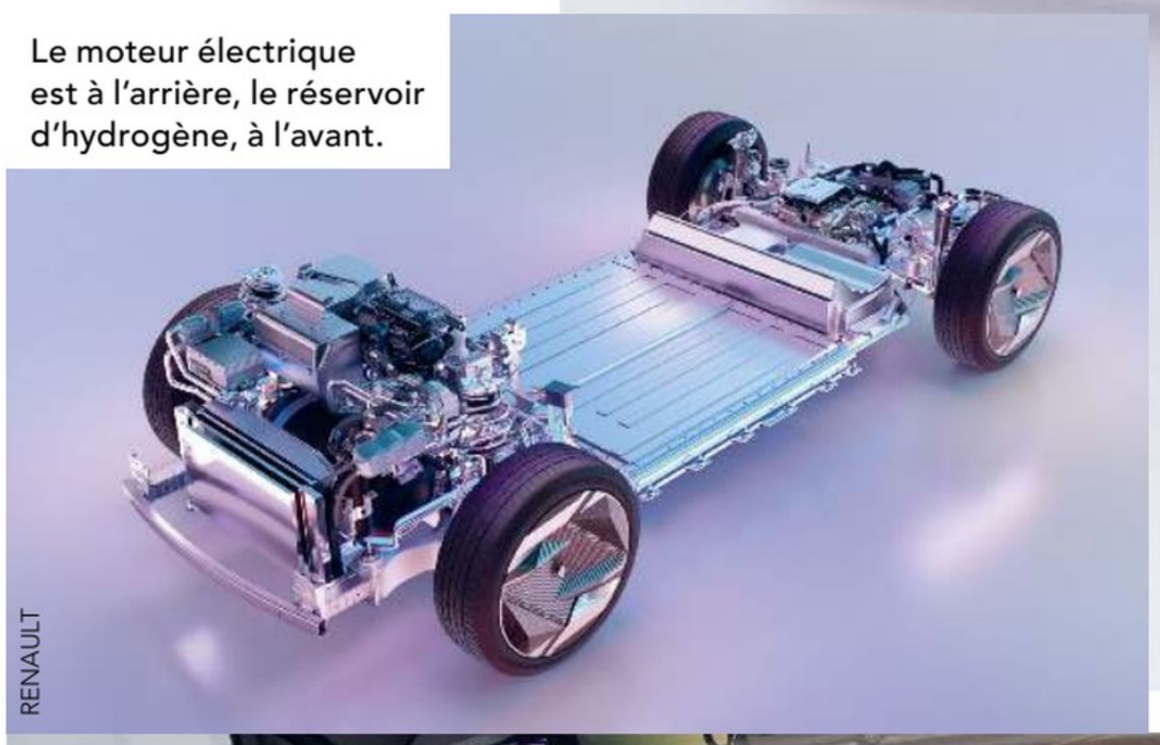
Sous la carrosserie de ce dernier se cache une chaîne de traction totalement inédite. Elle fait appel au moteur électrique emprunté à la Mégane E-Tech de pratiquement 200 ch, à un pack batteries de 40 kWh et à l'apport d'un prolongateur d'autonomie. Celui-ci prend la forme d'une petite pile à combustible de 15 kW, alimentée par un réservoir d'hydrogène de 2,5 kg. L'architecture de cette plate-forme, encore à l'état de prototype, est radicalement différente de celle du futur Scénic de série. Ainsi, le moteur électrique (produit à Cléon) est implanté sur le train arrière. Le Scénic Vision est donc une propulsion, contrairement au Scénic à venir qui sera une traction. La pile à combustible du concept est située entre le train arrière et la batterie compacte (fabriquée à Douai dès 2024), ➛



Le panneau de custode avec ses lignes lumineuses indique le niveau de charge.



Le moteur électrique est à l'arrière, le réservoir d'hydrogène, à l'avant.



tandis que le réservoir d'hydrogène est logé sous le capot avant. Cette architecture est, dixit Renault, *"une solution exploratoire"* pour l'après-2030, lorsque le réseau d'alimentation en hydrogène déployé pour les véhicules utilitaires sera assez étendu pour que les voitures particulières puissent en bénéficier. Cette chaîne de traction a été imaginée pour les longs trajets d'environ 800 km. Il sera alors possible de recharger les batteries en roulant grâce à la pile à combustible, elle-même réalimentée en effectuant un seul arrêt de moins de cinq minutes pour faire le plein du réservoir d'hydrogène. Pour les trajets urbains, la voiture n'utilise que sa chaîne électrique (moteur et batterie), sans faire appel à la pile à combustible. Dans ce cas, comme pour une hybride rechargeable, on trimbale du poids inutilement. Cependant, Renault précise qu'avec une telle chaîne de traction, le concept Scénic Vision *"diminue de 75 % son empreinte carbone par rapport à une voiture électrique classique"*.

De nouveaux territoires

Mais ce que l'on voit en découvrant ce concept-car Scénic Vision, ce ne sont pas ses entrailles techniques mais un design qui explore de nouveaux territoires. C'est le premier concept Renault de l'ère Gilles Vidal, et le Scénic qui en découlera sera également son premier véhicule de série. Une griffe, inédite pour le constructeur, qui adopte en façade les crocs semblant provenir de l'ère Peugeot mais qui, dans la réalité, sont une extrapolation du losange de la marque. Une figure qui

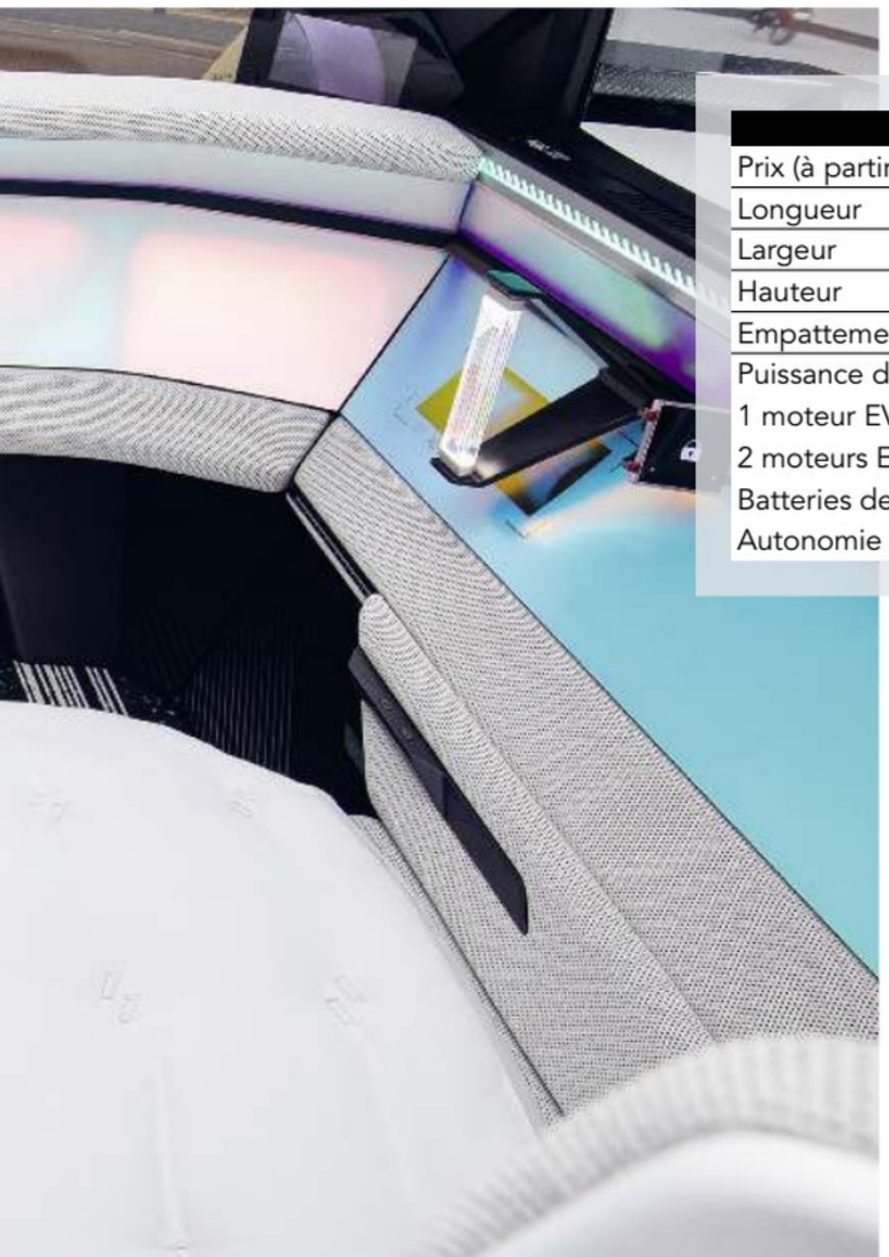


Ici, vous êtes en 2028 : luminosité, widgets paramétrables et volant "console de jeu".



joue aussi sur la calandre et permettra, avec une autre couleur que le noir, d'animer la façade pleine avec ces losanges noirs et la teinte de caisse. Gilles Vidal évoque ce nouveau design dans l'interview à lire en page 20. Si le design extérieur annonce le prochain Scénic électrique – il faudra enlever les portes à ouverture antagoniste –, l'intérieur est une étude prospective que l'on verra apparaître sur des Renault, dans son ensemble ou par éléments, à partir de 2028, comme le souligne son designer, Vincent Turpin. *"Nous voulions un habitacle épuré, avec de grandes surfaces vitrées et une réelle sensation d'espace à bord. Vous noterez qu'il y a pas mal d'éléments flottants pour conforter cette perception. La combinaison du noir et du blanc est rafraîchie par des panneaux « dichroïques », un matériau inédit qui, en contact avec la lumière, transmet des variations de couleur selon son environnement."* L'effet est assez saisissant avec cette belle trouvaille de l'équipe des couleurs et matières.

Quant à l'écran, il est bien sûr présent, mais *"on voulait qu'il soit discret*, confirme Vincent. *On l'a implanté sur toute la largeur de la voiture à la base du pare-brise pour qu'il soit dans la ligne d'horizon du regard du conducteur"*. Grâce à une caméra frontale, cet écran diffuse sur la partie inférieure du pare-brise l'environnement direct devant la voiture, celui que d'habitude le conducteur ne perçoit pas, augmentant ainsi la sécurité en ville. On a l'impression que la voiture est… transparente et n'a plus de capot ! Le cockpit, lui aussi transparent et situé devant le conducteur, est doté de widgets animés (ils s'orientent vers le conducteur ou le passager selon les envies) et entièrement ➛



	Scénic 2024 (3)	Volkswagen ID.4	Audi Q4 e-tron	Kia Niro EV	Hyundai Ioniq 5
Prix (à partir de)	42 000 €	41 500 €	42 800 €	39 690 €	43 600 €
Longueur	4,49 m	4,58 m	4,58 m	4,37 m	4,63 m
Largeur	1,90 m	1,85 m	1,86 m	1,80 m	1,89 m
Hauteur	1,59 m	1,64 m	1,63 m	1,54 m	1,64 m
Empattement	2,83 m	2,77 m	2,77 m	2,70 m	3,00 m
Puissance de/à ch	130/220	149/299	170/299	136/204	170/218
1 moteur EV (1)	AV	AR sur 170/204 ch	AR sur 170/204 ch	AV	AR sauf 306 ch
2 moteurs EV et 4RM (2)	NC	Oui, sur 299 ch	Oui, sur 265/299 ch	Non	Oui, sur 306 ch
Batteries de/à kWh	40/60 kWh	52/77	52/77	40/64	58/73
Autonomie de/à km	380/480	334/511	310/481	289/455	384/481

(1) EV : électrique. 4RM : 4 roues motrices. (3) Estimations.

Futur Scénic : une concurrence déjà féroce

Le concept Scénic Vision annonce un véhicule à l'habitabilité généreuse grâce à son empattement de 2,83 m, reposant sur une plate-forme à chaîne de traction électrique. La Volkswagen ID.4 est en ligne de mire, mais elle n'est pas la seule. En 2024, lorsque le Scénic sera dévoilé, il faudra ajouter à cette liste la rivale française Peugeot 3008 (2023), qui, à elle seule, devra contrer les Renault Scénic électrique et Austral hybride. La puissance du 3008 EV pourra grimper au-delà des 300 ch dans sa variante bimoteur à quatre roues motrices, et l'autonomie annoncée varierait de 440 à 650 km.

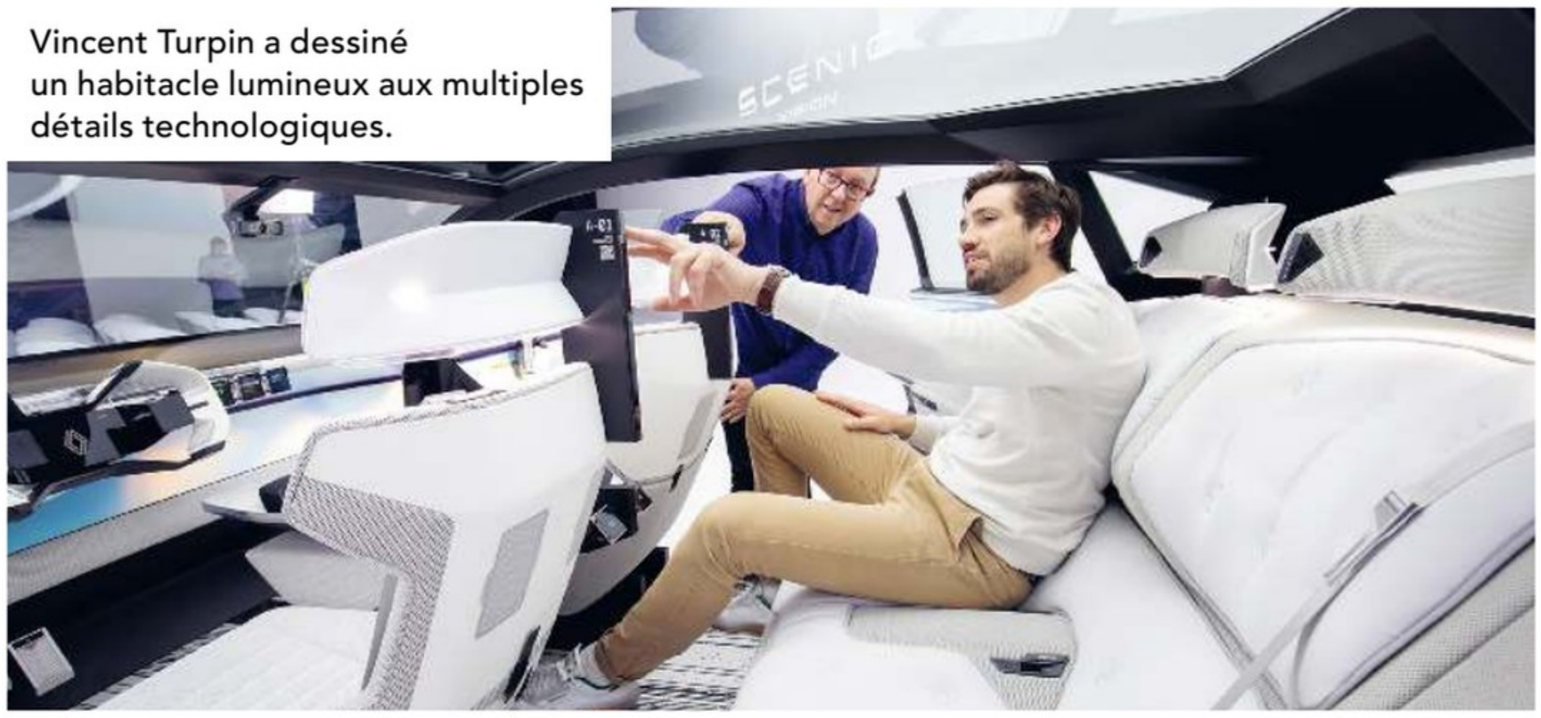


Le Scénic de 2024 a un capot moteur plat et rejette l'esprit monovolume.

paramétrables. *"On peut sélectionner toutes sortes d'applications, et même les projeter sur le grand écran si nécessaire. Avec ce cockpit, le Scénic Vision peut progresser avec la technologie. C'est un peu comme avec votre PC : vous pouvez faire évoluer la technologie à l'intérieur de la colonne, sans changer l'extérieur."* Pour parachever cet univers conducteur, Vincent Turpin a dessiné un volant *"comme une manette de jeu vidéo, avec deux trackpads et des paramétrages possibles ici également"*.

Airbags enveloppants

Le Scénic de série adoptera quant à lui les codes de la berline Mégane E-Tech, avec l'écran en forme de "L" inversé. À bord du concept, un mécanisme recule le cockpit et les sièges avant lors de l'ouverture des portes pour faciliter l'accès. Le conducteur se voit offrir un siège assez sportif, alors que les passagers disposent plutôt de fauteuils, voire d'une méridienne pour le passager avant, moins ambitieuse toutefois que celle vue à bord du concept-car Citroën 19_19. Les assises avant reposent sur deux piliers rapprochés au centre, rappelant – mais est-ce volontaire ? – les sièges "pétale" à glissière centrale de la Renault 9 ! Si l'habillage des cinq sièges du concept-car Scénic de 1991 était aux couleurs des cinq continents, celui des assises du concept Scénic Vision est recouvert de tissus évoquant plutôt l'univers de la basket. Intégralement conçus dans le même matériau polyester, ils peuvent être facilement recyclés. La planche de bord, hormis l'écran à la base du pare-brise et le cockpit transparent face au conducteur, est totalement libérée. Notamment des airbags : ils sont intégrés aux sièges et programmés pour envelopper les occupants. Une technologie prospective qui n'est pas (encore ?) industrialisable. À bord de ce concept Scénic Vision, pas de coffre magique sous les pieds, pas de rangement sous les assises et encore moins de tablette dans le dos des sièges avant comme sur la première génération. Mais un plancher réalisé avec des bouteilles de lait et de la tuyauterie recyclées. Si l'on se projette en 2024 à bord du prochain Scénic, une question reste en suspens : le plancher d'une voiture électrique, intégrant le pack batteries, est-il compatible avec la modularité des sièges et donc l'esprit originel du Scénic ? Réponse dans moins de deux ans.



Vincent Turpin a dessiné un habitacle lumineux aux multiples détails technologiques.

Économie circulaire, déjà en 2002

Pas un millimètre du concept Scénic Vision n'a été conçu et dessiné sans tenir compte de l'économie circulaire. Un exemple : la peinture du pavillon est générée à partir de particules fines de pollution pour éviter les pigments, alors que celle de la caisse est faite de fibres de carbone issues des déchets de l'industrie aéronautique. Côté batteries, 80 % des matériaux stratégiques utilisés pour les produire (cobalt, nickel, lithium) seront recyclés dans de nouvelles batteries dès 2030. Finalement, le concept Scénic Vision emploie plus de 70 % de matériaux recyclés dans sa conception.
Renault n'en est pas à sa première recherche. Voici vingt ans, le concept-car Ellypse, au design jovial et doux, abordait l'aspect recyclable de certains modules et matériaux. Le nombre de pièces était volontairement limité. Certains matériaux étaient constitués de fibres végétales, cependant que le revêtement du plancher était partiellement composé de chutes de cuir recyclé.



RENAULT

ASSURANCE AUTO

DANS LA VIE, IL N'Y A PAS QUE LA CARROSSERIE



IL Y A VOUS AUSSI.

Au Crédit Agricole, l'humain est au cœur de nos préoccupations.
C'est pourquoi, la prise en charge des dommages corporels* est incluse dans toutes les formules de notre assurance auto, même en cas d'accident responsable.

AGIR CHAQUE JOUR DANS VOTRE INTÉRÊT ET CELUI DE LA SOCIÉTÉ

*Selon les conditions prévues au contrat.

Document à caractère publicitaire. Le contrat d'assurance auto est assuré par PACIFICA, filiale d'assurances dommages de Crédit Agricole Assurances. PACIFICA, S.A. au capital entièrement libéré de 442 524 390 €, entreprise régie par le Code des Assurances. Siège social : 8-10 Boulevard de Vaugirard - 75724 Paris Cedex 15. 352 358 865 RCS Paris - TVA : FR95 352 358 865. Les événements garantis et les conditions figurent au contrat.
Ce contrat est distribué par votre Caisse régionale de Crédit Agricole, immatriculée auprès de l'ORIAS en qualité de courtier d'assurance. Les mentions de courtier en assurances de votre Caisse sont disponibles sur mentionscourtiers.credit-agricole.fr ou dans votre agence Crédit Agricole. Sous réserve de la disponibilité de cette offre dans votre Caisse régionale.
05/2022 – Édité par Crédit Agricole S.A., agréé en tant qu'établissement de crédit – Siège social : 12, place des États-Unis, 92127 Montrouge Cedex – Capital social : 9 340 726 773 € – 784 608 416 RCS Nanterre.
Crédit photo : Getty Images. BETC

Interview de
Gilles Vidal, *directeur du design Renault*

"Le Scénic, c'est avant tout une expérience à bord"



L'Auto-Journal : **"Scénic" renvoie à un style monocorps. Ce n'est pas le cas avec ce concept Scénic Vision.**

Gilles Vidal : On n'est pas monocorps car, pour moi, le Scénic, ce n'est pas une silhouette, c'est une raison d'être, un esprit, une voiture à vivre. C'est d'abord un habitacle. Alors on n'est pas obligé de dessiner une silhouette monocorps, parce que le Scénic est avant tout une expérience à bord, et dès lors que cette expérience est respectée, le Scénic peut prendre toutes les formes imaginables.

Ce n'est pas non plus un SUV…

G. V. : Le monospace, avec sa silhouette monocorps, c'était un objet dont les gens avaient besoin, mais ce n'était pas un objet dont les gens avaient envie. C'est pour ça que les SUV ont raflé la mise ! Ils ont réussi à proposer pratiquement les mêmes fonctionnalités avec un look qui donne envie. Avec le prochain Scénic, on présente une nouvelle silhouette qui n'active pas les codes du SUV. Elle est large, basse, près du sol. Elle a un caractère et une personnalité bien à elle.

Le concept-car est-il proche de la version du Scénic de série annoncé en 2024 ?

G. V. : Oui, il est très proche sur l'extérieur. Je dirais à 90 %. Ses dimensions notamment. Il aura la même morphologie, plus large et plus basse que celle des Scénic des précédentes générations.

L'habitacle est inédit, avec un poste de conduite transparent, très techno, et des widgets interactifs. C'est une volonté pour les futurs intérieurs de Renault ?

G. V. : L'idée est d'arriver avec des concepts en totale rupture en matière d'interaction. On étudie l'aspect cognitif et la hiérarchisation des infos, en offrant plus d'intuitivité à l'ensemble. D'où les widgets animés, disséminés à bord de l'habitacle. On se dirige vers un monde qui sera encore plus riche dans les domaines du contenu et des fonctions. Il nous faut donc repenser les manières d'interagir. Le concept de l'intérieur du Scénic Vision n'est pas irréaliste. On y travaille tout en mesurant les probabilités de parvenir au

Cinq modèles électriques d'ici à 2025

L'usine de Douai deviendra l'usine pilote des modèles 100 % électriques. On y voit déjà la berline Mégane, elle accueillera le Scénic et la R5 en 2024 et les deux silhouettes de la R4 en 2025.

MÉGANE E-TECH

Déjà disponible
À partir de 35 200 €

Plus courte que la Mégane thermique (4,21 m) et plus habitable, cette compacte module ses prix en fonction de ses motorisations (130 et 220 ch), de ses deux batteries de 40 et 60 kWh – cette dernière couplée au choix au moteur 130 ou 220 ch – et de trois autonomies (300, 450 et 470 km). Lors du choix, il faudra surtout regarder la solution de recharge proposée. Les prix varient dans de grandes proportions selon cette dernière, de 35 200 à 47 400 €.


La berline.
RENAULT


La familiale.
ARNAUD SAUNIER

SCÉNIC E-TECH

Commercialisation : 2024
À partir de 42 000 € (estimation)

Comme en 1995 avec la toute première génération de Mégane, qui remplaçait la Renault 19, la nouvelle Mégane E-Tech 100 % électrique aura droit à sa version "volumique", cette fois-ci typée crossover et non plus monospace. Elle conservera du premier Scénic tous les attributs familiaux, grâce notamment à son vaste

bout du développement. Mais on regarde aussi les alternatives pour arriver à ces interactions, différentes de celles des grands écrans classiques.

La transparence, c'est nouveau à bord d'une automobile ?

G. V. : Notre démarche avec ce concept-car est d'embrasser toute la conception du véhicule et sa fabrication, en tenant compte de l'économie circulaire. Il se veut vertueux. Tous les chiffres que nous annonçons sont vérifiables. Alors on voulait transposer cette transparence à bord. Ce poste de conduite laisse apparaître l'envers du décor, avec un réel intérêt visuel. On en profite également pour alléger le nombre de pièces, ce qui a du sens dans notre approche.

La prochaine R5 aura-t-elle droit à ce cockpit ?

G. V. : Le design de l'habitacle du Scénic Vision est prospectif. On parle ici au plus tôt de 2028. Avant cela, il y aura évidemment des nouveautés avec l'OpenR, et la R5 est plutôt dans cette génération-là.

Avez-vous pris en compte le développement de la commande vocale, censée limiter les écrans à plus long terme ?

G. V. : Les widgets tactiles et orientables sont un premier pas. La commande vocale est aujourd'hui très performante, il n'y a plus de ratés. On l'imagine ici associée à ces widgets compacts, ultra-intuitifs et très interactifs. Ils permettent de réaliser 95 % des interactions. Si l'on veut approfondir, on peut aller dans un menu plus large. Tout cela fonctionne si la commande vocale est performante. On se dirige vers une "désintoxication technologique", vers plus de facilité d'usage. L'idée est d'alléger la charge mentale et cognitive des occupants.

Quels sont les mots clés du nouveau langage formel des futures Renault ?

G. V. : On doit à la fois respecter l'héritage de notre marque, altruiste et populaire. Dans le même temps, on doit moderniser l'esthétique, la projeter dans le futur avec un design émergent, fort, sans trahir nos racines. En matière de design, on joue avec ça sur les flancs de la voiture : il y a de grands galbes généreux, l'épaulement est tout en muscles et il n'y a pratiquement qu'une seule arête. La sculpture en bas des portes est très galbée, juste soutenue par une diagonale qui s'estompe dans ce dessin musculeux.

Il y a quand même beaucoup de lignes franches, à l'arrière avec les feux ou à l'avant et dans les boucliers.

G. V. : Oui, il y en a plus que ce que l'on voyait jusqu'ici chez Renault. C'est logique, on a besoin de projeter ce nouveau langage formel en lui conférant un certain dynamisme et, surtout, une véritable qualité d'exécution. C'est un gage de modernité et de maîtrise de la qualité, ce sont des codes importants.

Une plate-forme avec une chaîne de traction à hydrogène est beaucoup plus complexe qu'une plate-forme 100 % électrique. Ce qui induit bien plus de contraintes pour les designers.

G. V. : Pour l'heure, l'hydrogène est viable avec les véhicules utilitaires. Pour les voitures particulières, il faut démontrer que ça l'est également. C'est sûr que l'architecture est plus contraignante, mais l'idée est quand même d'étudier cette solution. Le groupe Renault observe et instruit toutes les options imaginables. On ne sait pas si les batteries solides qui vont arriver demain seront deux, trois ou quatre fois plus efficaces à iso-masse. Si c'est le cas, la solution hydrogène ne sera peut-être pas la plus intéressante. Mais il peut se passer l'inverse. Alors il faut être sur tous les fronts. L'industrie automobile doit envisager toutes les probabilités parce que, le résultat des courses, on ne le connaît pas. Il ne dépend pas de nous. Il faut être prêt à rebondir sur toutes les hypothèses, et c'est pour ça qu'on étudie tout.

habitacle et à son empattement de 2,83 m. Elle sera ancrée dans la mouvance des voitures 100 % électriques.

R5 E-TECH

Commercialisation : 2024

À partir de 22 000 € (estimation)

On connaît tout d'elle. Tout, sauf son habitacle, encore secret. Elle inaugure la plate-forme CMF-BEV 100 % électrique qui conserve 50 % de pièces communes avec celle des Clio, Captur, Arkana, Dacia Sandero, etc. De quoi permettre de limiter son prix aux alentours de 22 000 €. Avec l'arrêt de production du site de Flins, reconverti en Refactory pour une nouvelle économie circulaire, quid de la Zoe face à cette mignonne R5 revival ?

L'espiègle.

GREG



Le baroudeur.

ILLUST. JEAN-FRANÇOIS. HUBERT



R4 E-TECH

Commercialisation : 2025

À partir de 24 000 € (estimation)

C'est la surprise du chef dévoilée par Luca de Meo. Ce dernier a validé le programme 4-ever de renaissance de la R4. Présentation sous la forme d'un concept-car à Paris en octobre prochain et commercialisation en 2025. Quel bel hommage à cette concurrente de la 2CV, née en 1961, voici bientôt 61 ans ! Même plate-forme et motorisations que celles de la R5, mais silhouette de SUV ravageur pour coller aux codes de cette seconde moitié de décennie.

R4 E-FOURGONNETTE

Commercialisation : 2025

À partir de 22 000 € (estimation)

Renault pousse le curseur de la nostalgie positive jusqu'à présenter la silhouette de la sœur de la 4-ever : la fourgonnette. 100 % électrique, comme la future R4 crossover, ce petit utilitaire jovial et pétillant sera le dernier élément de la chaîne de distribution dans les zones urbaines, en s'appropriant celle du dernier kilomètre. D'où son volume utile qui pourra sembler faible, mais en totale adéquation avec son ambition.



Le VU branché.

ILLUST. JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Interview de
Corinne Bessis, *dirigeante de l'agence Bessis*

L'agence Bessis a créé pour Renault les noms de Mégane, Scénic, Kangoo, Logan, Zoe, Talisman…

"Scénic et électrique sonnent de la même façon !"



Corinne Bessis aimerait que le nom "Zoe" perdure.

RENAULT

***L'Auto-Journal* : En 1991, lorsque le nom "Scénic" est créé, quelle était sa signification ?**

Corinne Bessis : Ce nom exprime la notion de scène. Il est issu du latin *"scaena"*, lui-même descendant du grec *"skéné"* qui décrivait une construction en bois couverte. Pour cette voiture vitrée avec ses passagers ouverts sur le monde extérieur, il était très cohérent.

Ses origines si lointaines expliquent-elles que "Scénic" ne soit pas usé après tant d'années ?

C. B. : L'idée de la scène est intemporelle, ses origines sont antiques, mais le concept est encore vivant. L'autre intérêt de ce nom est qu'il a la même signification dans toutes les langues : en anglais, en espagnol, en allemand, en italien, en portugais et même en tchèque.

Combien de temps faut-il pour créer un nom ?

C. B. : C'est très variable. On commence avec un brief pour définir ce qu'on cherche à dire sur ce modèle. Avec ce projet, il y avait la notion de famille, d'espace, de surface vitrée, de transparence, de fusion avec le monde. Sans oublier l'aspect innovation très fort du concept. Le voyage était également un axe de travail.

Il semble que le consensus ait été rapide sur ce nom ?

C. B. : La façon dont tout s'est déroulé a facilité l'adoption définitive du nom, créé pour le concept-car de 1991. Le succès de Scénic repose sur d'autres facteurs. La marque elle-même, l'audace du concept et l'association de Scénic avec son univers appelé "monospace". Ce terme signifiait qu'il y avait une innovation forte. "Monospace" était bien plus identifiable pour le client que le terme "SUV" qui ne veut aujourd'hui pas dire grand-chose ! On note pour l'avenir que "Scénic" et "électrique" sonnent de la même façon. On sort de la douceur de "Zoe" ou de "Leaf". Il y a quelque chose de plus intense !

Patrick Le Quément, initiateur du 1er concept-car Scénic en 1991

"Ce sont nos clients qui ont dessiné le Scénic"

En octobre 1988, Patrick Le Quément, nouveau patron du design Renault, rédige une note qui oriente la stratégie du constructeur vers des concept-cars forts en style et en concept. Dans cette missive, il y a le projet Minimax qui deviendra le Scénic en 1991. Patrick Le Quément se souvient : *"J'ai envoyé cette lettre le 25 octobre 1988 et j'évoque un concept monospace compact. Cette note explique que cette extension de l'image du monocorps vers des valeurs traditionnelles de l'automobile est nécessaire pour préparer nos modèles, que ce soit l'Espace de la seconde génération ou le dérivé de la future Mégane de 1995, à l'état d'avant-projet."* Le concept Minimax sera présenté en 1991 *"pour illustrer l'intelligence collective de l'entreprise"*. Il change de nom à cette occasion et devient le Scénic. *"Avec ce projet, je pense aux enfants. Je voulais concevoir une voiture dans laquelle ils aient envie de voyager!"* Restait à offrir à Scénic une âme de voyageur, ce que fit l'équipe de Martine Chevillot qui dirige alors le pôle Couleurs et matières. *"Sophie Milenovich et Bénédicte de Sainte-Marie ont développé le premier cahier des charges poétique de l'histoire automobile, le fameux carnet de voyage. Elles y racontent un récit qui commence avec de la poésie :* « Faire moins et mieux ne suffit plus. Il faut vivre l'écologie, ressentir la séduction, mémoriser le passé, approfondir la réflexion. Aujourd'hui, l'énergie humaine doit habiter les produits pour qu'ils aient une force, une aura, une âme. » *Il y a vingt ans, on évoquait déjà l'écologie! Finalement, ce sont nos clients qui ont dessiné Scénic!"*



Patrick Le Quément et le cahier de voyage…



… qui a inspiré l'intérieur du premier Scénic.

PHOTOS : RENAULT

Un Scénic coûtait 28 000 à 38 000 €. Est-ce équivalent au prix de l'étude de son nom ?

C. B. : C'est à peu près la fourchette, oui. Ce que je peux vous affirmer, c'est que c'est nettement moins onéreux que ce qu'a déboursé Citroën pour jouir de l'appellation Picasso. Dans ce dernier cas, on peut estimer le coût à plusieurs dizaines de millions d'euros !

Vous mentionniez le nom de Zoe. On ne sait pas encore si le produit sera renouvelé ou remplacé par la R5 électrique. Vous qui êtes à l'origine de ce nom, qu'en pensez-vous ?

C. B. : Il est encore jeune ! Court, il évoque la simplicité. On s'est rendu compte que celle-ci est fondamentale dans un nom de véhicule électrique face à la complexité de ce nouvel univers. "Zoe" est affectif, proche de soi. On peut jouer avec, comme l'a fait Arnaud Montebourg en exprimant que *"cette petite Zoe, c'est l'avenir de la France"* !

Est-ce dommageable quand une appellation prend le pas sur le nom de la marque ?

C. B. : Non, ce n'est pas un problème. C'est au contraire la rançon du succès. Vous n'avez pas un Apple mais un iPhone. C'est la force des produits qui fait la force des marques : Golf chez Volkswagen, Carrera chez Porsche, etc.

Un nom peut-il sauver un mauvais produit ?

C. B. : Non, si le produit n'est pas à la hauteur, il ne fonctionnera pas. En revanche, un nom mal choisi peut limiter la diffusion d'un modèle. Prenez l'exemple de deux produits identiques : le Berlingo et le Partner. La diffusion du Citroën a été bien meilleure que celle du Peugeot.

L'avis de *L'Auto-Journal*

S'appuyer sur l'économie circulaire pour définir une stratégie à long terme du développement durable n'est pas une nouveauté en soi. BMW a dévoilé son concept-car Circular en septembre 2021 en ce sens. Mais Renault nous présente avec Scénic Vision bien plus qu'une… vision. Les actes sont déjà là, avec la transformation de l'usine de Flins en Refactory et de celle de Douai qui devient le site pilote de la fabrication des véhicules électriques de Renault. Les familles se réjouiront du retour du Scénic en 2024, même si la version de série sera uniquement électrique et sans prolongateur d'autonomie, comme c'est le cas sur le concept. À plus long terme, la neutralité carbone annoncée par le constructeur pour 2040 en Europe et 2050 dans le monde ne semble plus utopique.

Génération hybrid

Pour sa troisième génération, le Range un peu démocratisé passe à une hybridation généralisée, sauf en haut de gamme V8 et… en 100 % électrique, annoncé pour dans deux ans. Dans la continuité esthétique de son grand frère, il joue sur une pureté de lignes inédite. Découverte.

Par **Nicolas Valeano**



Avec 4,95 m de longueur pour 1,82 m de hauteur et une largeur atteignant 2,05 m avec les rétroviseurs repliés, le Range Sport 2022 n'est pas un petit gabarit.

Habitué à des apparitions dans les films de James Bond, le Range Rover Sport, troisième du nom, accompagne son lancement d'une superproduction qui n'aurait pas à rougir d'un nouvel opus des aventures de l'espion de Sa Majesté. Au volant, une des cascadeuses de ces films s'attaque à la rampe d'évacuation d'eau d'un barrage en Islande, histoire de démontrer – en forçant légèrement le trait – les capacités de franchissement de la variante plus accessible du SUV luxueux britannique. Car tout Range qui se respecte doit être capable de grimper des montagnes, *isn't it?* Le modèle Sport perpétue cette tradition sous des lignes décrites par le patron du design, Gerry McGovern, entre modernisme et raffinement. On reconnaît le style lisse et massif du dernier Range, ici dans un traitement un peu plus agressif, modèle Sport oblige, bien campé sur des roues allant jusqu'à 23 pouces. L'examen des surfaces vitrées montre le souci du détail appliqué, avec un soin particulier au niveau de la custode ralliant la vitre arrière et l'absence de joints de vitre inférieurs apparents. De petites touches sportives parsèment la carrosserie, comme les entrées d'air ou les larges (fausses) sorties d'échappement, tandis que le coefficient aérodynamique est abaissé à 0,29.

Dans l'habitacle, la présentation joue également la pureté des lignes, avec le système

Les feux horizontaux très fins sont la signature visuelle originale de la partie arrière de ce Range au style voulu plus dynamique.

PHOTOS LAND ROVER

RANGE ROVER SPORT

À partir de **101 500 €**

Commercialisation : **précommandes ouvertes, livraisons septembre 2022**

ation

d'infodivertissement Pivi Pro et son bel écran flottant incurvé de 13,1 pouces. La sono haut de gamme Meridian est capable de réduction de bruit active et dispense le son au travers de 29 haut-parleurs, jusque dans les appuie-tête de la voiture. On note de très réussis matériaux imitant le cuir, d'une grande souplesse, même si du vrai cuir reste disponible pour les clients fidèles aux sensations conférées par les peausseries haut de gamme britanniques. Un système sophistiqué de filtration de l'air de l'habitacle est donné pour être capable de stopper jusqu'aux virus comme celui de la Covid, signe des temps…

Avec un empattement de presque 3 m, nous n'avions aucune crainte concernant l'habitabilité de ce SUV XXL, et en effet, aux places avant comme arrière, l'espace n'est pas compté et progresse de quelques centimètres par rapport à la version actuelle. Le volume de coffre monte à 647 dm³ selon le standard VDA, voire presque 1,5 m³ une fois la banquette rabattue.

Un Range sportif

La plate-forme MLA-Flex apparue sur le "gros" Range reçoit deux variantes 6 cylindres essence hybrides rechargeables de 440 et 510 ch, avec une belle autonomie mixte annoncée jusqu'à 114 km grâce à leur grosse batterie de 31,8 kWh utiles. On trouve aussi dans la gamme des moteurs de bons vieux diesels en 6 cylindres 3.0 de 249 à 350 ch avec hybridation légère, et deux 6 cylindres essence micro-hybrides de 360 et 400 ch. Un V8 biturbo de 530 ch vient couronner la gamme, fort d'une accélération en 4,3 s de 0 à 100 km/h. Tous sont accompagnés d'une boîte automatique à 8 rapports signée ZF. En 2024, une version 100 % électrique viendra compléter la très large offre de motorisations de cette toute nouvelle génération.

Malgré la masse du véhicule (2,3 t au bas mot), il devrait virer parfaitement à plat grâce à son système actif capable de compenser toute velléité de roulis avec une force de 1 400 Nm sur chaque essieu. Suspensions pneumatiques actives de nouvelle génération, différentiel électronique, 4 roues motrices *(of course!)* et directrices ajouteront à l'agilité de cet engin doté d'un diamètre de braquage de moins de 11 m.

Pour l'*off-road*, l'arsenal électronique du système Terrain Response 2 assure des capacités de franchissement accessibles à tous. Un régulateur adaptatif spécifique fait son apparition ici, et la vision périphérique simulant une vue au travers du capot aidera dans les évolutions les plus techniques. Les commandes sont d'ores et déjà ouvertes à partir de 101 500 €, avec quatre niveaux de finition au programme (S, SE, HSE et Autobiography) et, en sus, l'incontournable série spéciale de lancement.



Le système de bord peut être mis à jour à distance, comme il se doit de nos jours. Le bel écran tactile incurvé de 13,1 pouces offre un retour haptique. Il est complété par l'instrumentation sur un écran de 13,7 pouces et par un affichage tête haute.

L'avis de *L'Auto-Journal*

Avec des motorisations au goût du jour, surtout en hybride rechargeable à ce niveau de gamme, voilà le Range Sport paré pour les prochaines années, fort de son design puissant et d'un comportement prometteur grâce au châssis de dernière génération, malgré une masse importante. Les essais dynamiques permettront de vérifier s'il mérite bien son patronyme, au-delà de sa fiche technique de bon augure.



Les poignées rétractables se déploient à l'approche du conducteur, assurant une surface lisse au véhicule une fois garé.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

Nouveaux modèles, restylages, évolutions mécaniques : découvrez chaque quinzaine **ce qui change chez les constructeurs.**

De à Z

Par **Jean Bourquin**

Citroën

C4 Citroën réduit l'offre moteurs de la C4. L'unité sacrifiée, en la circonstance, est la variante de 155 ch du 3 cylindres 1.2 PureTech. Après cette disparition, la gamme s'articule autour des variantes restantes de cette même mécanique (100 et 130 ch), auxquelles s'ajoutent les deux déclinaisons du diesel 1.5 BlueHDi (110 et 130 ch). Les prix varient de 22900 à 34000 €, toutes motorisations thermiques confondues.

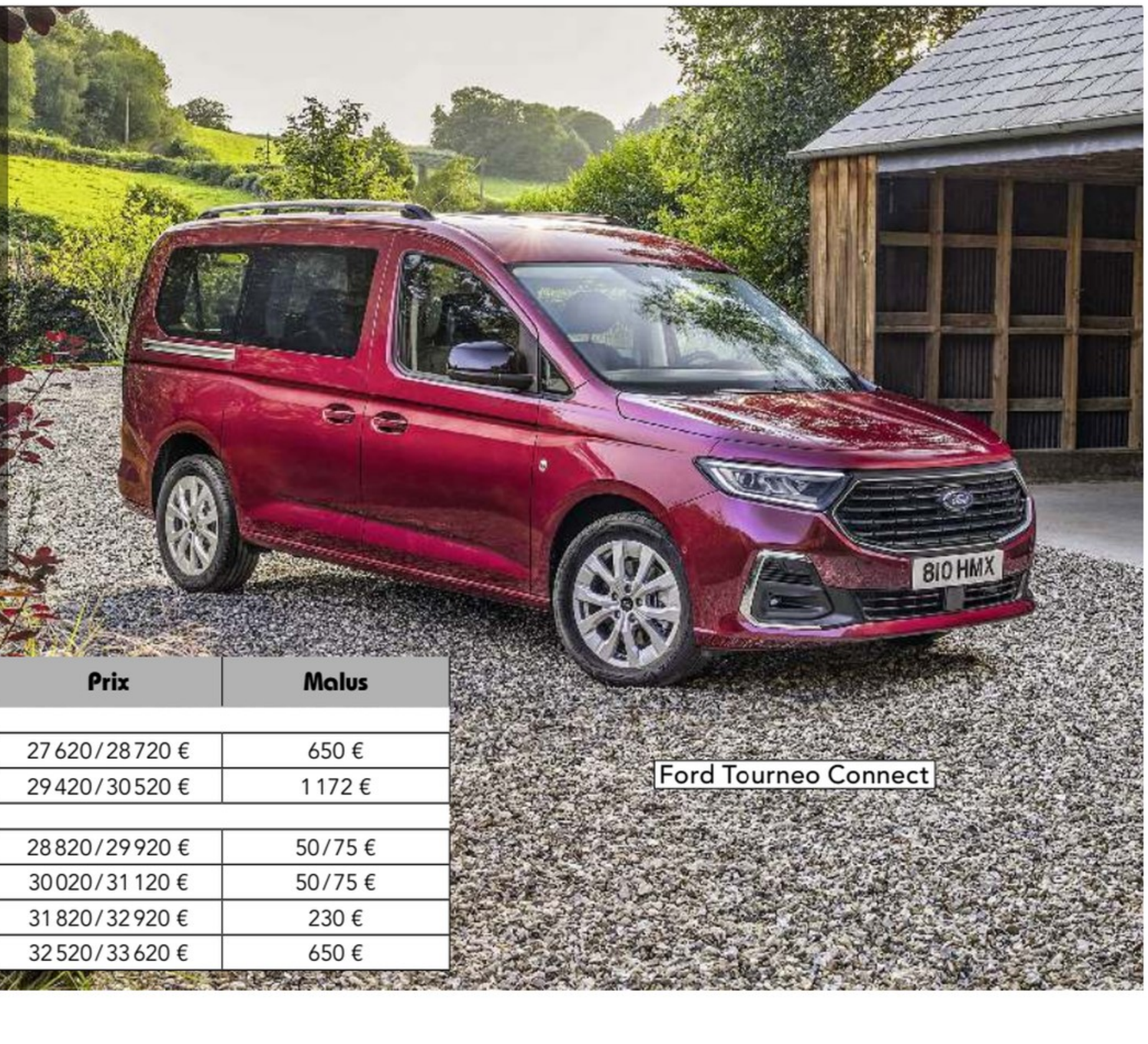


Citroën C4

CITROEN

Ford

Tourneo Connect C'était annoncé, c'est là. La nouvelle mouture du ludospace siglé Ford débarque sous la forme d'un clone du Volkswagen Caddy, duquel elle reprend tout hormis le faciès. En bref, le mobilier intérieur est traité à l'identique et les motorisations sont estampillées Volkswagen. À cet égard, deux remarques : l'hybridation légère n'est pas à l'ordre du jour, et la carburation à base d'éthanol E85 chère à Ford brille par son absence. La version longue nommée Grand Tourneo Connect complète l'offre. Celle-ci calque sa gamme sur celle du "petit" Tourneo : ajoutez 2400 € aux tarifs ci-dessous. La configuration 7 places réclame 984 € quelle que soit la carrosserie.



Ford Tourneo Connect

CHARLIE MAGEE

LA GAMME FORD TOURNEO CONNECT

Motorisations et boîtes	Finitions	Prix	Malus
Essence			
1.5 EcoBoost 114 ch BVM6	Titanium / Active	27 620 / 28 720 €	650 €
1.5 EcoBoost 114 ch BVR7	Titanium / Active	29 420 / 30 520 €	1 172 €
Diesel			
2.0 EcoBlue 102 ch BVM6	Titanium / Active	28 820 / 29 920 €	50 / 75 €
2.0 EcoBlue 122 ch BVM6	Titanium / Active	30 020 / 31 120 €	50 / 75 €
2.0 EcoBlue 122 ch BVR7	Titanium / Active	31 820 / 32 920 €	230 €
2.0 EcoBlue 122 ch BVM6 4x4	Titanium / Active	32 520 / 33 620 €	650 €

Hyundai

i30 La compacte Hyundai dupliquée en trois versions (5 portes, break et coupé 4 portes dit Fastback) ne se ravitaille plus aux pompes à gazole. Et pour cause : le diesel 1.6 CRDi de 115 ch est retiré du catalogue. Ce faisant, la 5 portes et le break SW se réservent le 3 cylindres 1.0 T-GDi de 120 ch (BVM6 ou BVR7, c'est selon), sans autre choix possible. L'i30 Fastback, de son côté, garde pour elle le 4 cylindres 1.5 T-GDi de 160 ch (BVR7 uniquement). Tout ce beau monde fait une cure de micro-hybridation. Les prix progressent de 26 600 à 33 940 € sur l'ensemble de la gamme. Les malus ne sont pas méchants (280 € au pire).



ULI SONNTAG

Ineos



Ineos Grenadier

Grenadier D'un côté, il y a les Grenadier en mode utilitaire, bien nommés Utility Wagon, déclinés en deux variantes de 2 ou 5 places. Les deux motorisations sont réquisitionnées, et le tout se négocie de 60 950 à 69 463 €. Sans malus pour doucher l'enthousiasme de la clientèle particulière éventuellement intéressée… De l'autre, le Grenadier sous label Station Wagon accueille ses cinq passagers avec plus d'égards. Et là, pas de miracle : le malus tape dur, soit la moitié du prix. À ce propos, le "6 en ligne" essence 3.0 de 286 ch et son alter ego nourri au gazole fort de 249 ch (c'est BMW qui régale) sont facturés au même tarif. **Grenadier Station Wagon :** 69 490 € quelles que soient la motorisation et la finition, au nombre de deux. Et 34 745 € de malus, donc.

INEOS

Mercedes

Classe T Postulat de base : le ludospace Classe T est plus cher que sa matrice, le Renault Kangoo VP pour le nommer. 1 800 € d'écart en entrée de gamme comparable, en partant du diesel 1.5 de 95 ch disponible de part et d'autre… Le fait est que ces deux-là mettent au pot commun leurs moteurs, puisés dans les réserves du constructeur français. Pour clore le sujet, les trois unités accordées au Classe T peuvent faire alliance avec la BVR7 dite EDC chez Renault, moyennant un supplément de 2 520 €. D'un autre côté, le Classe T ne fait pas vœu de pauvreté. Écran central de 7 pouces, interface smartphone, système multimédia maison MBUX, démarrage sans clé, tablette au dos de chaque siège, sellerie mixte tissu et similicuir, volant cuir, projecteurs à LED, jantes alliage de 16 pouces et pelletée d'assistants à la conduite : tout cela, et plus encore, est fourni de série au premier échelon. La livrée Progressive offre en prime le navigateur GPS, les commandes vocales propres à Mercedes et les jantes de 17 pouces. Sans oublier, fin du fin, les lève-vitres électriques intégrés dans les portes latérales coulissantes.



Mercedes Classe T

MERCEDES

LA GAMME MERCEDES CLASSE T

Motorisations et boîtes	Finitions	Prix	Malus
Essence			
T 180 - 1.3 131 ch BVM6	Style / Progressive	29 100 / 31 700 €	1 276 / 1 504 €
Diesel			
T 160 d - 1.5 95 ch BVM6	Style / Progressive	29 900 / 32 500 €	280 €
T 180 d - 1.5 116 ch BVM6	Style / Progressive	31 200 / 33 800 €	818 €

POURQUOI LE PRIX DES REPART À LA HAUSSE

Les causes sont multiples et parfois complexes, le résultat est simple : le prix des voitures augmente. Le premier prix Dacia a largement franchi la barre des 10 000 €, alors que l'offre sur le segment des petites citadines se réduit.

Par **Bertrand Gay**



DACIA

UNE HAUSSE DES PRIX PLUS MARQUÉE QU'AUPARAVANT

Après une décennie au cours de laquelle les prix des voitures neuves avaient globalement augmenté de 0,5 % au-dessus de l'inflation, voici que la donne a changé durant les trois dernières années. La hausse des prix est désormais de 3 ou 4 %, ce qui, même dans un contexte d'inflation un peu plus élevée et potentiellement d'augmentation de salaire, rend l'achat automobile plus difficile. Ainsi, d'avril 2019 à mai 2022, une Renault Clio TCe 100 Intens/TCe 90 Techno a vu son prix gonfler de 3,5 % en moyenne annuelle, passant en trois ans de 20 100 à 22 400 €. Il en est de même chez Peugeot où un 3008 PureTech 130 Allure à boîte automatique a augmenté annuellement de 2,7 %. Une moindre hausse, certes, mais ce 3008 s'obtient tout de même contre la coquette somme de 37 050 €.

POURQUOI LES PRIX AUGMENTENT-ILS ?

Cette hausse des prix se nourrit d'un grand nombre de facteurs qu'il est possible de classer en deux familles : les causes structurelles et les causes conjoncturelles. Les premières répondent à la réglementation, comme les dispositifs antipollution plus performants ou les équipements de sécurité obligatoires tels que l'appel d'urgence ou la surveillance de la pression des pneumatiques. Il est également possible de placer les souhaits des acheteurs dans ces causes structurelles. Ils demandent de plus en plus de nouvelles technologies liées notamment à la téléphonie, telles que l'appairage avec l'écran central du véhicule ou la recharge par induction. En est-ce la cause ou la conséquence ? En tout cas, l'âge moyen du premier achat de voiture neuve en France est désormais largement au-dessus de 50 ans, ce qui induit certaines exigences.

SHUTTERSTOCK

UNE ACTUALITÉ DÉFAVORABLE

À ces causes structurelles ayant tendance à augmenter durablement les coûts de production, donc le prix de vente, s'ajoutent de lourds facteurs conjoncturels. Tout d'abord, la pandémie de Covid-19 a fortement perturbé les flux logistiques mondiaux, entraînant des pénuries de containers de transport maritime et favorisant la hausse des coûts de ce dernier. De plus, l'arrêt brutal des commandes de semi-conducteurs de la part des constructeurs a désorganisé cette filière nécessaire pour les équipements électroniques. Enfin, la guerre en Ukraine et l'embargo concernant les fournitures provenant de Russie ajoutent de nouvelles complications : la relocalisation de la production de faisceaux électriques participe à la hausse des coûts alors que des difficultés d'approvisionnement semblent être à prévoir si le conflit dure. En effet, souligne Rémi



LIONEL VADAM/PHOTOPOR

L'offre de petites voitures citadines à moteur essence se réduit fortement.

VOITURES



MERCEDES

De plus en plus d'équipements de sécurité deviennent obligatoires et tirent les prix vers le haut.



La vision du "juste nécessaire" portée par Dacia subit également quelques hausses de tarif.

Cornubert, expert automobile et fondateur de Strat Anticipation : *"La Russie produit 40 % du palladium mondial, et l'automobile représente 80 % de ses débouchés."* De plus, l'Ukraine est le premier pays producteur du gaz néon, un élément essentiel pour la production de semi-conducteurs. Quelles que soient leur ampleur et leur durée, ces difficultés d'approvisionnement ont deux conséquences : la hausse des prix et des délais de livraison qui s'allongent. Début avril, Luca de Meo, directeur général de Renault, faisant référence à un carnet de commandes de 400 000 voitures à livrer, s'interrogeait tout haut : *"Je ne suis pas certain que le client Renault soit capable d'attendre sa voiture huit mois."*

VERS UNE HAUSSE DES PRIX CONTINUE

La hausse des prix des voitures neuves semble inscrite dans la durée. Et cela commence dès le mois de juillet 2022 avec une nouvelle vague d'équipements de sécurité obligatoires (réglementation dite "GSR2"). Pour les nouveaux types de véhicules homologués après le 7 juillet, une dizaine d'équipements de sécurité sont en effet désormais requis. Il s'agit notamment de systèmes d'alerte de somnolence et de distraction du conducteur, d'un système de freinage d'urgence et de maintien dans la voie, d'un régulateur de vitesse tenant compte des limitations de vitesse et d'un enregistreur de données. Toutes les voitures neuves devront en être dotées au plus tard en juillet 2024. *"Le coût des voitures d'entrée de gamme pourrait être accru de 500 €"*, indique un équipementier.

Dans le domaine des normes de pollution, les discussions concernant la norme Euro 7 ne devraient pas aboutir avant l'automne 2022, pour une mise en place en 2025. Seule certitude actuelle, les technologies additionnelles auront un coût estimé entre 500 et 1 500 € selon les cas. À plus long terme, le passage aux véhicules tout électriques fera aussi augmenter les prix en raison du coût de ces nouvelles technologies. ➔





> *Je ne suis pas certain que le client Renault soit capable d'attendre sa voiture huit mois.*
>
> Luca de Meo, directeur général de Renault

NICOLAS SOLER



CHRISTOPHE PETIT TESSON/EPA/MAXPPP

JAYSON FONG



En dix ans, le tarif d'accès de la petite citadine Toyota Aygo a augmenté de 59 %.

Un montant total de près de 100 milliards d'euros aura été investi fin 2025 par les producteurs de batteries en Europe. Ce chiffre énorme se retrouvera forcément dans le coût, donc le prix, des voitures neuves.

QUELS SCÉNARIOS POUR LE MARCHÉ AUTOMOBILE FRANÇAIS ?

Depuis trois ans, la part des acheteurs particuliers sur le marché français a perdu 10 points pour se situer désormais aux alentours des 45 %. La hausse des prix des véhicules est l'une des causes de cette désaffection aux côtés des délais de livraison. Or, la nécessité, sous contrainte, du renouvellement du parc est réelle. Dès 2024, il est estimé que 43 % des voitures (toutes Crit'air 2 et plus) circulant actuellement seront bannies des villes instaurant des ZFE (Zones à faible émission). Vers quelle offre vont se tourner ces acheteurs ? À terme, Rémi Cornubert pointe le risque d'"*une demande s'écroulant en raison du coût des véhicules électriques*".

> *Nous devons maintenir nos prix au plus bas, sinon nos clients ne nous suivront pas.*
>
> Marc Suss, directeur de l'ingénierie de Dacia

Entre des carnets de commandes pleins à court terme, une poursuite de l'augmentation des prix et un long terme entièrement électrique et coûteux, le marché automobile français va connaître des années agitées, bien en dessous de son niveau habituel de 2 millions de voitures par an.

QUELLE OFFRE D'ENTRÉE DE GAMME ?

C'est en tenant compte à la fois de la hausse des coûts et de la tendance à l'électrification des déplacements à courte distance que Peugeot, Citroën, Renault, Opel et Ford ont cessé de proposer des voitures du segment A. Ils mettent en avant le délicat équilibre économique d'un tel véhicule. Seul Toyota semble défier cette tendance en lançant actuellement son Aygo X. La marque mise sur un look séduisant et sur une équation économique performante dans laquelle 50 % des composants (direction, suspension, berceau avant) sont partagés avec la Yaris. Ludovic Billiet, directeur des gammes A, B et électriques chez Toyota Europe, ne nie pas la difficulté à trouver le bon équilibre entre les investissements et les volumes, mais souligne : "*Nous estimons qu'il y a toujours des clients à ce niveau de gamme et qu'il est possible d'y être rentable.*" Le premier prix d'une Toyota Aygo X est de 15 990 €, soit une augmentation de 59 % par rapport à l'Aygo équivalente d'il y a dix ans. Certes, la voiture a fortement évolué en trois générations, et l'acheteur peut s'en rendre compte. Mais son budget a-t-il suivi ?

La promesse d'une voiture abordable et efficace constitue l'ADN de Dacia. Mais ce qui était réalisable en 2004 avec la Logan l'est-il toujours en 2022 ? Marc Suss, directeur de l'ingénierie de Dacia, répond par l'affirmative : "*Notre objectif est de mettre sur le marché une voiture au meilleur prix avec les fonctions demandées par le client, mais pas plus.*" Comme le montre l'exemple du Jogger, les économies sont partout : partie avant (jusqu'au montant entre les portes avant et arrière) identique à celle de la Sandero, compresseur de climatisation à cylindrée fixe, ligne d'échappement courte sur la version GPL, feux arrière sur la caisse et non sur le hayon. Les sièges du 2e rang ne sont pas coulissants, et la structure des sièges du 3e rang provient du Lodgy. "*Nous devons maintenir nos prix au plus bas, sinon nos clients ne nous suivront pas*", ajoute Marc Suss, qui confie chercher des solutions frugales pour l'intégration des équipements de sécurité obligatoires en 2024. Néanmoins, la marque n'échappe pas à l'inflation. Désormais, le prix de la Sandero la plus accessible s'écrit avec cinq chiffres, à 10 790 €. ■

ARNAUD SAUNIER



Le premier prix de la gamme Dacia s'écrit désormais avec cinq chiffres, à 10 790 €.

L'avis de L'AUTO-JOURNAL

En deux ans, le contexte a bien changé : inflation, tensions sur les approvisionnements et guerre en Ukraine. Pour leur part, les constructeurs doivent répondre à des réglementations toujours plus strictes dans les domaines de la sécurité et de la pollution. Cela mène à une hausse des prix qui se poursuivra à long terme avec l'électrification. Après un siècle de démocratisation, l'automobile neuve accessible à tous est en train de disparaître !

OFFRES DE MAI

-10% DE REMISE SUR VOTRE PREMIÈRE COMMANDE CHEZ SCREWFIX AVEC LE CODE journal10*



DEWALT

DEWALT 18V 55CM
Taille-haie 1x5.0Ah

- ✓ Autonomie: 75 min
- ✓ Écartement: 25 mm
- ✓ Léger et équilibré
- ✓ Lame en acier trempé

Référence de produit: 462TT

PRIX EXCEPTIONNEL

238€

Dont 1,04 € eco-part. DEEE

Outillage | Quincaillerie | Securité

Plus de 10 000 produits pour les pros sur WWW.SCREWFIX.FR

SCREWFIX

*Offre valable du 19/05/2022 au 01/06/2022 sur le montant total du panier pour toute première commande passée sur le site screwifx.fr. Le code de bon d'achat journal10 est limité à une seule utilisation par client. La taxe à l'importation (20%) et les frais de douane sont inclus dans le prix. Les conditions générales de vente de Screwfix Direct Limited (France) s'appliquent à toutes les ventes. Voir screwfix.fr/livraison Si vous avez des questions sur vos achats sur Screwfix.fr contactez-nous par téléphone au 08 00 99 16 41 (du lundi au vendredi de 8h30 à 17h, prix d'un appel local) ou par email à contact@screwfix.fr Screwfix Direct Limited, Numéro d'immatriculation 3006378, Trade House, Mead Avenue,Houndstone Business Park, Yeovil, BA22 8RT (Royaume-Uni).

ZONE ROUGE

Tout ce qui fait le buzz cette quinzaine dans l'automobile… Par **Jean Bourquin**



Ce n'est pas une hallucination : il s'agit bien d'une berline tricorps! Dessinée sans artifices excessifs qui plus est. La variante électrique s'offrira elle aussi un break.



Hérité de l'i4, le double écran légèrement incurvé en direction du conducteur devient la marque de fabrique de BMW.

PHOTOS : CARPIX

BMW i5 : BERLINE, TOUT SIMPLEMENT

Ni coupé quatre portes ni crossover mal défini : la nouvelle Série 5 reste une berline, point barre. Elle se branche sur le secteur, comme attendu.

BMW traite la nouvelle Série 5 à la manière de la Série 7 dévoilée dans la précédente édition de *L'Auto-Journal*. D'un côté, les versions thermiques, de l'autre, les versions tout-électriques définies par le lettre "i", qui seront disponibles avant les thermiques. Les références à la grande sœur s'arrêtent là, hormis le fait que ces deux "béhèmes" restent des berlines tricorps en bonne et due forme. La malle arrière de l'i5 n'est pas disposée à l'horizontale comme à l'habitude s'agissant d'une berline ornée de l'hélice, mais nous n'allons pas chipoter…

L'i5 devrait faire valoir une offre moteurs plus étoffée que celle de l'i4, réduite à deux unités. Les rumeurs les plus folles parlent d'une version trimoteur de 700 ch…



Selon toutes les apparences, les designers en charge de l'i5 ont fumé la moquette avec davantage de modération que leurs confrères invités à dessiner l'i7. Dans le cas présent, pas de haricots en deux exemplaires hypertrophiés et encore moins de projecteurs séparés en deux parties, pas de poupe découpée en plusieurs étages non plus : l'i5, qui ne devrait guère différer de la Série 5 thermique sur le plan physique, semble renouer avec la bienheureuse sobriété des BMW d'antan. Nous lui en savons gré. Sobriété également à l'intérieur, sans surprise pour le coup. La nouvelle entrante reprend à son compte l'écran dédoublé posé à même le mobilier qui signe les BMW des temps modernes. Dont l'i7.

L'i5 : combien de divisions ?

Seule certitude à cette heure, il y aura des i5 monomoteur (roues arrière motrices : pas de panique…) et des i5 bimoteur. Bon, d'accord, nul besoin de jouer les devins pour établir un tel pronostic. Pour le reste, nous touillons le marc de café. Au vu de son empattement par définition plus court, l'i5 n'héritera pas de la batterie de traction de 101,7 kWh accordée à l'i7. Tablons aux alentours de 80 kWh, au doigt levé… Quant aux puissances développées, mystère et boule de gomme. Pour mémoire, le coupé quatre portes i4 libère 340 ou 544 ch. Il faut vraisemblablement explorer de ce côté-là.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation : été 2023

Prix : 75 000 €*

Concurrentes : Mercedes EQE, Tesla Model S

* Estimation.

2475



ARNAUD SAUNIER

C'EST LE NOMBRE DE RENAULT CLIO IMMATRICULÉES EN FRANCE EN AVRIL DERNIER. Cela représente une part de marché de 2,3%. Cela représente, surtout, la neuvième place du Top 10 des voitures les plus vendues au cours du mois d'avril. La Clio est devancée par les modèles suivants : Fiat 500 (2759, 2,5% du marché), Peugeot 3008 (2808, 2,6%), Peugeot 2008 (2906, 2,7%), Renault Captur (3423, 3,1%), Dacia Sandero (3899, 3,6%), Peugeot 308 (4186, 3,9%), Citroën C3 (4380, 4,1%) et Peugeot 208 (5866, 5,4%). La Clio se maintient dans le Top 5 au terme du premier quadrimestre, en troisième position (18245 immatriculations, 3,8% du marché).



PHOTOS : FERRARI

À modèle unique, style unique, résultat d'une étude aérodynamique poussée.

FERRARI

SP48 Unica : la der des ders

Une Ferrari équipée d'un V8 placé en position centrale arrière et privé de tout soutien électrique… L'espèce était censée s'éteindre depuis l'arrêt des commandes, il y a peu, de la F8 Tributo et de son avatar découvrable nommé F8 Spider. C'est le cas. Il n'y aura pas de retour en arrière. Sauf pour un client, tenu dans l'anonymat. L'heureux homme profitera des vocalises des huit cylindres implantés dans le dos des occupants de la SP48 Unica, produite, comme son nom l'indique, en un seul exemplaire sur la base de la F8 Tributo. Puissance inconnue, étant rappelé que le V8 3.9 biturbo de ladite F8 libérait 720 ch. Ici s'arrêtent les références à feu la matrice. L'apparence physique de l'unique Unica n'appartient qu'à elle, et, à cet égard, d'aucuns fins observateurs ne manqueront pas de noter l'absence d'une lunette arrière. Faudrait-il cacher un type de mécanique que l'humanité ne saurait plus voir ?



LINKEDIN

"Ce sera la fête de la voiture et pas un Salon de la mobilité avec des vélos et des trottinettes électriques."

Serge Gachot, *directeur du Mondial de l'auto, cité par le magazine économique* Challenges.

Le ton est donné. Le Mondial de l'auto parisien ne relèguera pas l'automobile au rang d'objet roulant parmi tant d'autres, un rien ringardisé, comme ce fut le cas à Munich en septembre dernier. Nous adhérons. Sans réserve. Ces choses dites, le problème de fond reste entier. Malgré des coûts revus à la baisse pour les exposants, les forfaits s'enchaînent. Aux dernières nouvelles, Citroën ferait défection.

INDUSTRIE

La seconde mort de Datsun

Nissan clôt définitivement l'ère Carlos Ghosn. L'ex-grand manitou de l'Alliance, pour mémoire, a ressorti de la naphtaline la marque Datsun en 2013, dans le but avoué d'en faire le pendant de Dacia sur le marché indo-asiatique. Un label low-cost, en d'autres termes. Cela n'a pas marché. Nissan vient de mettre un terme à la production de la citadine Redi-GO, dernière Datsun encore en activité jusqu'à récemment. Un peu moins de 7000 exemplaires écoulés en Inde en 2021 : le couperet est tombé. Il n'y aura pas d'autre Datsun. La seconde fin d'une marque décédée une première fois en 1981, mythique à certains égards considérant ses modèles les plus emblématiques. Le coupé 240Z (1969-1973) a marqué l'histoire de l'automobile, nul ne le conteste. Mille regrets.



La dernière Datsun. Elle s'appelait Redi-GO.

DATSUN

ZONE ROUGE



RICCARDO GIORDANO/ IPA/MAXPPP

“Pas de cadeaux.”

Denis Manturov,
ministre de l’Industrie et du commerce russe.

Rien ne va plus pour Renault en Russie. Selon le ministre cité, le constructeur français s’apprêterait à céder les parts qu’il détient dans les coentreprises Avtovaz (la marque Lada) et Avtoframos (l’usine qui produit les Renault Captur et Duster destinés au marché domestique). À un prix symbolique, soit un rouble. À opposer aux 2 milliards d’euros investis par le Losange dans le développement de Lada pour mesurer l’ampleur du désastre annoncé. À la date du 9 mai, Renault ne faisait aucun commentaire.

EXCURSION

Porsche monte la tente

Une tente montée sur le toit d’une Taycan Cross Turismo… L’idée relève du pur génie s’agissant d’une voiture électrique. Pensez donc : une petite sieste au moment de ravitailler aux bornes de recharge, que du bonheur ! Las, là n’est pas la question (encore que…) Porsche, pour situer le cadre, organise d’ici à la fin de l’année plusieurs excursions dans les régions d’Allemagne qui s’y prêtent le mieux, comme la Forêt-Noire et le Hesse. Les camping-caristes d’un nouveau genre sont invités à sillonner ces sites au volant des Taycan Turbo S Cross Turismo (761 ch) aimablement mises à leur disposition. La tente posée sur le toit est fournie avec.

2490 € par personne pour 3 jours en Forêt-Noire, du 6 au 8 septembre. Contact : www.roofrent.experience.porsche.com



PHOTOS : PORSCHE

Une tente pour piquer un roupillon au moment de recharger la Taycan…



La Formule 1 fait un carton sur Netflix. Vous prendrez bien une rasade supplémentaire…



FLORENT GOODEN/DPPI

TÉLÉVISION

Netflix continue de conduire pour survivre

C’est officiel : la plate-forme de streaming Netflix tournera les deux prochaines saisons de la série *Formula One : Drive to Survive* *. La cinquième et la sixième, pour être précis.

En immersion dans les coulisses, pas toujours reluisantes, de la Formule 1 depuis 2019, la série documentaire *“a gagné en popularité au fil du temps”*, indiquent ses producteurs. Surtout auprès des femmes et aux États-Unis, disent-ils, ce qui n’a pas de prix aux yeux des dirigeants de cette discipline sportive. Au prix, justement, de lourds ressentiments de la part de certains pilotes, pas toujours traités avec tous les égards qui leur seraient dûs, à les entendre. Le quatrième opus, qui retrace la saison 2021 en dix épisodes, est disponible sur la plate-forme depuis mars dernier.

* *Formule 1 : pilotes de leur destin* pour le titre en français.

135 €

C’EST L’AMENDE MINIMALE À PAYER EN CAS DE NON-RESPECT DU CORRIDOR DE SÉCURITÉ SUR LES AUTOROUTES.

Exemples parmi d’autres : une voiture est immobilisée sur la bande d’arrêt d’urgence, ou encore un véhicule d’intervention équipé de feux spéciaux circule à faible allure… Auxquels cas, l’automobiliste à l’approche doit ralentir et changer de voie s’il en a la possibilité. À défaut, il s’écarte autant qu’il le peut en restant dans sa voie. Ainsi se définit le “corridor de sécurité”, qu’une signalisation spécifique nouvelle le long des autoroutes incite à respecter. Enfreindre cette règle élémentaire est sanctionné, jusqu’à 750 € d’amende.



VINCI AUTOROUTES - CAESA PICSPRODUCTION

ÉVÉNEMENT

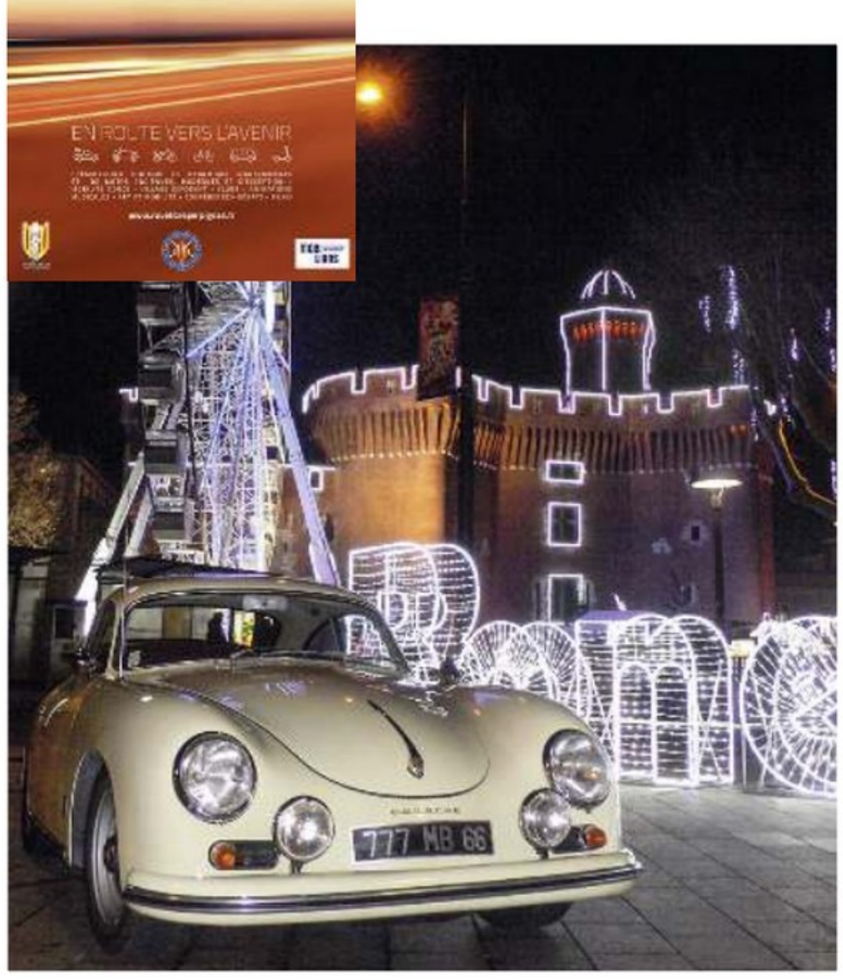
Roue libre, comme son nom l'indique

Voici 60 ans, Perpignan avait son grand prix. Fangio et Trintignant l'ont gagné. Cette année, la ville inaugure le festival Roue libre. Prévu en 2020, il avait été empêché par la crise que l'on sait, mais le projet a embelli. C'est l'automobile tout entière qu'il s'agit d'éclairer. Un rallye offert aux anciennes et aux modernes ouvrira les trois jours de liesse sur quatre roues. Dans Perpignan même, une exposition de voitures, de 1900 jusqu'à… demain, fêtera le double siècle automobile. Nombre de clubs seront de la partie, un Salon de plein air donnera l'étendue de la production actuelle. Le cœur de ville accueillera les parades sur le tracé du grand prix, les projections, débats, accrochages de photos. De la première 2CV autour du monde, partie de Perpignan, jusqu'aux projets et réflexions sur la mobilité de demain, les avatars et aventures de l'auto font toujours rêver. Traction et Bugatti Veyron, hydrogène et rétrofit, du vieux, du neuf et de l'inédit, tout ce qu'il faut pour aimer l'auto.

Robert Puyal



Roue libre, la mobilité à travers le temps.
Perpignan (Pyrénées-Orientales).
Du 3 au 5 juin 2022.



PHOTOS : ROUE LIBRE

Perpignan fête l'automobile. Toute l'automobile, sans exclusive.



Les chiffres du marché français en avril 2022



108 723

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France en avril dernier (- 22,6% par rapport à avril 2021).

16,3 %

La part de marché captée par Peugeot en avril (en baisse de 32,3%). Suivent Renault (13,7%, - 31,7%), Citroën (8,6%, - 33,9%), Dacia (7,9 %, + 6,5 %) et Volkswagen (6,1%, - 31,2%).

1 737

Le nombre de Fiat 500e immatriculées en avril. Parmi les voitures électriques, suivent la Dacia Spring (1 568), la Peugeot e-208 (1 375), la Renault Zoe (1 052) et la Renault Twingo E-Tech (948). La Tesla Model 3 quitte le Top 10.

474 083

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France durant le premier quadrimestre (- 18,6% par rapport à la même période en 2021).

OFF

Fisker élargit sa gamme

Après le SUV Ocean et la berline Pear, vient le coupé quatre portes nommé Ronin, tout aussi électrique qu'eux. Entre autres particularités, les modules de la batterie sont répartis sur l'ensemble de la structure de la voiture, avec à la clé une autonomie record, selon la marque américaine. À vérifier en 2024.

Même la Corvette…

La Corvette passera à la casserole électrique en deux temps. Une version hybride de l'actuelle mouture, alias C8, est attendue dès l'an prochain, sans plus de précisions techniques à cette heure. Le mystère n'est pas moins épais quant à la Corvette tout-électrique, actée mais renvoyée aux calendes grecques.

Audi et Porsche en Formule 1



VOLKSWAGEN AG

Herbert Diess, le patron du groupe Volkswagen, ne laisse guère planer le doute. Selon ses dires, Porsche et Audi débarqueront en Formule 1, au plus tôt en 2026. Sous leurs propres couleurs ou pas, là est la question. Des moteurs seraient déjà à l'étude, quoi qu'il en soit.

Phénix un peu sage

Depuis le temps que les fans de la marque attendent une nouvelle Alfa, la voilà. Enfin ! Le nouveau SUV compact Tonale porte en lui bien des espérances et n'a pas franchement le droit de décevoir. Est-il à la hauteur ?

Par **Mélina Priam** Photos **Florian Grout**

Il nous avait donné rendez-vous. Il l'a annulé, reporté, décalé, encore repoussé… Covid, création du groupe Stellantis, changement de direction en sont la cause. Mais pas que… Beaucoup n'y croyaient plus. Pourtant, la voici, la voilà, l'Alfa Romeo des années 2020. Cette dernière décennie, le phénomène était plus rare qu'une nouvelle Ferrari ! À nous faire languir ainsi, et surtout à prolonger sans cesse sa conception, le Tonale a pris deux risques : décevoir et naître déjà vieux ! Ce serait compter sans les tours de passe-passe dont les constructeurs italiens sont experts ! Ils ont l'art de titiller notre corde sensible en nous parlant chiffons – enfin, boulons et rondelles – plus que batterie, kilowattheures et temps de charge. Et franchement, ça ne fait pas de mal. Que ceux qui redoutent que le petit frère du Stelvio soit passé sous la coupe du groupe Stellantis se rassurent. Le Tonale est une Alfa, pas une Peugeot ! Sa conception ayant été entreprise avant tout rapprochement entre les groupes FCA et PSA, ses gènes sont davantage ceux d'un Jeep Renegade que d'un 3008. Pas tout jeune comme référence, me direz-vous. Exact. Mais c'est aussi dans les vieux pots… Les ingénieurs se sont attachés à retravailler l'ensemble du châssis et des trains roulants pour imprimer au Tonale la "patte" maison : un comportement agile, une direction incisive et ultra-directe, un roulis maîtrisé, le tout servi par une mécanique chantante et vivante qui donne le sourire.

Mission accomplie ? Oui… en partie !

Le Tonale est précis, peu sujet au roulis.

Pas trop lourd (plus de 1 500 kg tout de même), il ne "charge" pas trop son train avant, évitant ainsi de verser rapidement dans un sous-virage intempestif à la première épingle venue ! Le différentiel autobloquant électronique, l'amortissement piloté (de série sur ➛

ÉLÉGANT, PRÉCIS
ET AGRÉABLE À CONDUIRE,
LE TONALE NE DÉÇOIT PAS.
MAIS SA MÉCANIQUE
MANQUE DE BRIO●●●

CINQ ANS SINON RIEN!

"Je veux en finir avec l'image de manque de fiabilité d'Alfa!" : Jean-Philippe Imparato, désormais à la tête de la marque, veut redonner confiance. Sûr de son produit, il frappe un grand coup en assurant une garantie que jusqu'ici aucun constructeur européen n'offre sans supplément : cinq ans ou 200000 km. Le Tonale est aussi la première voiture à utiliser la technologie NFT (Non-Fungible Token, littéralement "jeton non interchangeable") pour garantir une traçabilité sans faille. Basée sur le principe d'une "carte blockchain", elle permet de générer une "fiche d'identité" inviolable de la voiture, avec les principales étapes de sa vie, et d'éditer un certificat, notamment au moment de sa cession.



START YOUR ENGINE !
Même modestement motorisée, une Alfa travaille son ambiance sportive. Le bouton Start Engine au volant, c'est tout de même plus sympa que de le chercher au tableau de bord.



XXL
Autre gimmick typiquement Alfa : les grandes palettes de changement de vitesses au volant. Impossible de les louper. Et tant pis si le conducteur ne s'en sert pas très souvent ! Encore que…



À L'ANCIENNE
Le sélecteur de mode de conduite DNA trône fièrement sur la planche de bord, comme lorsqu'il est apparu sur la Mito… en 2008 ! En mode Dynamic, l'amortissement peut être raffermi séparément.



AVEUGLE
Le Tonale conserve, hélas, certains travers caractéristiques des Alfa ! À commencer par une visibilité de ¾ arrière médiocre. Les appuie-tête arrière non encastrables obstruent la lunette arrière.

DANS LA NORME
Rien de spectaculaire, mais avec cet écran tactile de 10,25 pouces, le Tonale est dans le coup : exploitation Android, mise à jour Over-the-air, 4G, compatibilité Apple CarPlay ou Android Auto, services et fonctionnalités connectés via l'application My Alfa Connect et… *tutti quanti* !

Classique revisité

À force de marteler que la qualité doit être l'objet de toutes les attentions, à votre avis, qu'avons-nous fait en nous installant à bord? Nous avons scruté le moindre défaut. Verdict? Il faut souligner les gros progrès réalisés en matière d'ajustement des éléments. Même si trop de plastiques durs siègent encore à bord, ils sont assez habilement éloignés du regard par ceux qui habillent les parties supérieures, lesquels sont, eux, dans les standards.

Bref, sans surclasser les références de la catégorie, le Tonale présente bien. Mais il manque d'une pointe de fantaisie et n'offre guère de possibilités de personnalisation via des inserts ou des surpiqûres de couleur, comme chez certains concurrents. Les aspects pratiques ne sont pas la priorité et les rangements d'appoint sont étriqués. Mais cette simplicité de bon goût a l'avantage de mettre tout le monde à l'aise rapidement.

À L'ANCIENNE… BIS

Chez Alfa, le 100% tactile, ce n'est pas maintenant! Les touches digitales laquées invisibles et ultra-sensibles à la Volkswagen *(voir p. 74)*, non merci. Pour ajuster la température de la climatisation, veuillez pousser de bons vieux boutons physiques. Et c'est très bien ainsi!

CLASSE ITALIENNE

Si certains plastiques durs persistent, il faut reconnaître que les constructeurs italiens restent attentifs au choix des matériaux. Ils affectionnent le cuir et l'Alcantara, de série sur la version de lancement Edizione Speciale, ou les inserts chromés élégants.

Les compteurs "cannocchiale" (en forme de télescope ou… d'oreilles de Mickey) ont été réinterprétés pour passer à l'ère 100% numérique. Ils proposent plusieurs graphismes plus ou moins classiques, y compris celui avec le rappel de la carte GPS en grand.

notre version Veloce) ajustable via le DNA font le reste. Mais bon, ce n'est pas non plus une 4C ! Pas même un… 3008. Pour cela, il lui manque ce petit truc en plus, ce grain de folie. Cela se joue à des détails. Et sur un marché particulièrement concurrentiel, les détails comptent : une direction électrique au ressenti un peu trop artificiel ; un équilibre routier certes excellent, mais qui se paie par un confort un poil ferme, notamment pour les passagers arrière ; et surtout une mécanique qui manque un peu d'allant. Pour ce premier contact, nous avions pourtant les honneurs de la version la plus puissante commercialisée au lancement, en attendant l'arrivée d'un ensemble hybride rechargeable de 275 ch ! Mais qu'est-ce que 160 ch aujourd'hui ? La moyenne. Évidemment, il y a bien le léger boost électrique de la micro-hybridation – un petit moteur de 48 V, 15 kW et 55 Nm est intégré pour soutenir le 1.5 turbo essence à géométrie variable (une grande première chez Alfa !). Hélas, ce dernier souffre d'un temps de réponse bien trop long, et il n'est guère aidé par une transmission à double embrayage trop peu réactive et qui est même parfois sujette à quelques à-coups en ville. À allure tranquille, ce n'est pas gênant.

La micro-hybridation apporte même à la mécanique une certaine "rondeur".

En ville ou lors de manœuvres, évoluer en tout-électrique sur quelques mètres est plutôt agréable. Cela contribue surtout à abaisser la consommation. Mais sur les petites routes sinueuses des hauteurs du lac de Côme, notre Tonale n'était pas toujours dans le ton : un peu court à la sortie des épingles, en donnant la sensation de manquer de





❶ À l'arrière, les passagers ont de la place pour leurs jambes, un peu moins au-dessus de la tête. Surtout, la banquette manque de moelleux. ❷ Avec 500 dm³, le coffre est assez grand. Le plancher ajustable selon deux hauteurs et la trappe à skis assurent un minimum de modularité.







Sa conception ayant débuté bien avant la naissance du groupe Stellantis, le Tonale repose sur les bases des Jeep Compass et Renegade, et non sur une plate-forme Peugeot.

couple. Un petit coup de mode Dynamic avec le DNA ne change pas vraiment la donne. Tout juste impose-t-il de faire tourner le moteur à plus haut régime, créant l'impression d'une fausse sportivité caricaturale. En revanche, l'amortissement donne bien encore un tour de vis : inutile compte tenu du manque de puissance pour exploiter un châssis qui supporterait sans mal quelques chevaux supplémentaires. Reste que le Tonale met à l'aise son conducteur : il est facile de trouver ses marques, et plaisant de le retrouver chaque matin.

PLUS
Comportement routier
Ambiance à bord
Garantie 5 ans

MOINS
Confort assez ferme
Visibilité arrière
Moteur juste suffisant

À bord, comme sous le capot, rien de spectaculaire. Pas d'esbroufe, de petit volant ni de "i" ou Virtual Cockpit. Non, mais de l'Alfa Romeo, bien fait! Les nombreuses références aux grands classiques de la marque, des compteurs "cannocchiale" à la molette du DNA et aux grandes palettes pour changer manuellement les rapports, contribuent à imprimer une ambiance agréable qui ravira les "alfistes" *(voir p. 40-41)*. Pas de surenchère non plus côté technologies embarquées, mais tout est là : un système multimédia qui fait le job, des aides à la conduite itou, à l'image de la conduite semi-autonome de niveau 2, et un espace habitable, dans la norme de la catégorie, classe mais pas clinquant ni ultra-luxueux. Manque toutefois un peu de sens pratique; le Tonale mise définitivement sur le charme! Et il nous fait encore patienter pour présenter l'addition. Alfa France a bien voulu nous révéler le premier prix : 35 400 € pour une version 1.5 Hybrid de 130 ch Super, quand les deux modèles de lancement Edizione Speciale s'afficheront à 39 000 € (130 ch) et 41 000 € (160 ch). Là encore dans la moyenne… plutôt supérieure du marché. Le Tonale avance tout de même un argument de poids : sa garantie de cinq ans *(lire encadré p. 39)*! ■

UNE DES DERNIÈRES ALFA THERMIQUES?

Les détails du plan produit restent flous, mais l'annonce de celui baptisé "From 0 to 0", soit "de 0 (électrification en 2022) à 0 (émission en 2027)", est claire. 2022 est l'année du Tonale! Outre les moteurs micro-hybridés de 130 et 160 ch, il recevra à l'automne un ensemble hybride rechargeable de 275 ch. Et il sera aussi décliné en diesel! En 2023, Giulia et Stelvio suivront pour abaisser de 40% leurs émissions. 2024 verra le lancement de la première Alfa 100% électrique, et à partir de 2025, plus aucune Alfa thermique ne sera lancée. Alors savourons, même si le 1.5 de 160 ch nous a laissés sur notre faim!

ALFA ROMEO TONALE
Hybrid VGT 160 ch TCT7 Veloce

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission	
Puissance maxi	■ 160 ch à 5 750 tr/mn
Couple maxi	■ 240 Nm à 1 500 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo ess. + micro-hybridation
Cylindrée / puissance fiscale	1 469 cm³ / 8 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	rob. dble embrayage / 7
Batterie / capacité	■ lithium-ion / 0,77 kWh (1)
(1) Micro-hybridation 48 V.	
Châssis	
Diamètre de braquage	■ 11,6 m
Pneumatiques	235/40 R 20
Dimensions / Poids	
L / l / h / empattement	4,53 / 1,85 / 1,61 / 2,64 m
Poids / tractable freiné	1 525 / 1 500 kg
Performances	
0 à 100 km/h	■ 8,8 s
Vitesse maxi	■ 210 km/h
Coffre	
Volume de coffre	■ 500 dm³

LE BUDGET

Prix (2)	■ **39 400 €**
Malus écologique (CO_2)	■ 100 à 450 € (130 à 144 g/km)
Prix du modèle essayé (2) (3)	44 000 €
Garantie	■ 5 ans ou 200 000 km

(2) Estimation *L'AJ*. (3) Malus et options compris.

Équipements de série ■
8 airbags, accès et dém. sans clé, AFIL, aide au parking AV/AR, Bluetooth, cam. à 360°, chargeur induction, clim auto, détecteurs pluie/luminosité, ESP, frein. auto, instrum. numérique 10 pouces, jantes alliage 20 pouces, lecture des panneaux, phares LED, réglage des modes de conduite via DNA, régulateur adaptatif, rétros extérieurs rabattables électriquement, suspension pilotée, système multimédia avec écran tactile/GPS/Android Auto et Apple CarPlay/USB-C, volant multifonction…

Options
Pack Conduite autonome (550 €), pack Hiver (500 €), pack Cuir (sellerie cuir + sièges AV élec. et chauffants : 1 650 €), pack Intérieur Premium (pack Cuir + hi-fi Harman Kardon : 2 300 €), peinture métall. / 3 couches (980 / 1 800 €)…

Consommations	
Mixte	■ 5,7 à 6,3 l/100 km
Réservoir	55 l
Note EuroNCAP	**En cours**
Pays de fabrication	**Italie**

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★★☆

L'Alfa Tonale arrive, disons, comme les *carabinieri* sur un marché encombré. Bien né, élégant, plaisant à mener, il rend une bonne copie. Mais il ne renverse pas la table. D'une Alfa, nous attendions aussi plus de piment qu'un fade 1.5 micro-hybridé, certes dans l'air du temps écolo, mais un peu atone.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

CONFRONTA DES REIN

Renault Mégane
1.3 TCe 140 ch
Evolution **28 150 €**

Peugeot 308
1.2 PureTech 130 ch
Allure **29 100 €**

Opel Astra
1.2 Turbo 130 ch
Elegance **28 800 €**

TION ES

Quoi que certains en disent, les compactes assurent une polyvalence rare : confortables, agréables, plutôt spacieuses, elles sont plus cohérentes que les SUV. La Golf n'est pas la voiture la plus vendue en Europe pour rien. C'est le moment qu'Opel a choisi pour présenter sa nouvelle Astra, techniquement proche de la Peugeot 308. Suffisant pour bousculer le segment ?

Par **Arthur Matal** Photos **Yann Lefebvre et Arnaud Saunier**

Opel poursuit sa mue sous l'égide de Stellantis, profitant de la synergie de groupe. Après les Crossland et Grandland, cousins des Peugeot 2008 et 3008, l'Astra est complètement renouvelée et se rapproche désormais techniquement d'une Peugeot 308 ; elle en reprend en effet le châssis étrenné par cette dernière, dit EMP2 V3. Pour autant, elle ne se résout pas à n'être qu'un simple copier-coller. Les designers et, plus étonnant, les ingénieurs ont eu certaines libertés pour les différencier, à l'intérieur mais aussi à l'extérieur. Il faut bien se distinguer au sein d'une catégorie ultra-concurrentielle, solidement représentée et… dominée chez nous par la 308, mais également par la Mégane, qui commence pourtant à porter sur elle le poids des ans. Avec son look de SUV et sa suspension "confort", la C4 incarne une proposition plus originale. Évidemment, la Golf reste *la* référence européenne. Elle se mêle à la bagarre avec ses qualités immuables et ses tarifs onéreux, à relativiser toutefois, puisqu'ils ne l'empêchent pas de bien se vendre. Pour l'exotisme, la coréenne Kia Ceed, récemment restylée, profite de prestations routières de plus en plus au niveau des références tout en offrant sa fameuse garantie de sept ans.

Citroën C4
1.2 PureTech 130 ch
Feel Pack **27 900 €**

Volkswagen Golf
1.5 TSI 130 ch Life
30 080 €

Kia Ceed
1.0 T-GDi 120 ch
GT Line **26 790 €**

Remerciements à la mairie d'Avrainville (91) pour son accueil chaleureux.



Très confortable sur les grands axes, la C4 pâtit en revanche d'un comportement pataud sur les petites routes.

L'avis d'Arthur Matal

À réserver à une clientèle habituée aux SUV placides. Elle décevra ceux qui aiment conduire.

40% *Quotient Émotionnel*

6e

Citroën C4

1.2 PureTech 130 ch Feel Pack **27 900 €**

SUR LA ROUTE Les Citroën ont toujours proposé des compromis de suspension aux antipodes de leurs concurrentes ; cette C4 ne déroge pas à la règle. Le réglage du châssis – qui n'est pas celui de la 308 mais de la 208, soit dit en passant – très souple est loin d'être inefficace. Mais ce qui profite au confort aux allures usuelles n'offre pas l'agrément escompté pour qui place le plaisir de conduite au-dessus de tout. Si les distances de freinage sont dans la bonne moyenne, l'adhérence latérale assurée par les étroits Michelin de 195 mm de large ne garantit pas vraiment un train avant tranchant. La direction, molle, n'est pas non plus au diapason. Reste la qualité du PureTech, toujours très souple, qui réalise des performances suffisantes, cependant en deçà de celles des Astra et 308, pourtant plus lourdes. La Citroën paie sa hauteur supérieure de 8 cm, qui la pénalise en aérodynamisme.

VIE À BORD L'habitacle est joliment présenté et la position de conduite surélevée agréable. Les matériaux sont de bonne facture, mais comme à bord des autres représentantes du groupe Stellantis, l'habitacle manque d'espace face aux références. Si le 5e passager n'est pas trop négligé avec une assise moelleuse, la largeur arrière ne permettra pas de prendre ses aises. La souplesse de la suspension sera un avantage réel lors des longs trajets en négociant assez bien les trous et les bosses. Le coffre présente un volume dans la moyenne, sans plus, et le seuil de chargement haut impose un effort pour les lourds bagages. Regrettons enfin la qualité de l'écran central au système d'exploitation, pas vraiment dernier cri.

BUDGET Comme pour les performances, la traînée aérodynamique induit des consommations plus hautes que celles de la 308 et de l'Astra, mais qui restent acceptables. Le réservoir est bizarrement réduit de 2 l par rapport à ces dernières, proposant de fait une autonomie inférieure. Les tarifs, eux, demeurent tout de même élevés, mais pour un équipement assez généreux ; la C4 est une des rares à offrir le GPS de série.

À LA LOUPE

Ce curieux support (100 €) permet au passager de consulter confortablement sa tablette sans que le conducteur soit distrait. Pourquoi pas ? Citroën aurait mieux fait de soigner son écran central…





Le style intérieur est sobre et de bon goût. L'ergonomie est également satisfaisante. Tout comme le confort des sièges.

Le bilan aj ★★★½☆

La C4 est très confortable et, fidèle à son blason, elle ne manque pas d'originalité. Mais son comportement routier n'est pas compatible avec une conduite dynamique. Dommage aussi que les cotes habitabilité restent moyennes.

Kia Ceed

1.0 T-GDi 120 ch GT Line **26 790 €**

5e

SUR LA ROUTE La Kia est ici légèrement pénalisée par sa mécanique dont la puissance et le couple sont inférieurs aux concurrentes, pour certaines munies de 4 cylindres. En résulte un petit creux sous 2000 tr/mn, mais également des performances en retrait. En revanche, les vibrations typiques des 3 cylindres sont parfaitement maîtrisées. Sur route, comme toutes les coréennes de dernière génération, les progrès sont palpables sans toutefois s'approcher en filtrage de ce que proposent les meilleures européennes. L'amortissement trépide à basse vitesse et la direction manque de remontée d'informations. La comparaison est rude, mais la Kia à d'autres atouts à faire valoir.

VIE À BORD À l'intérieur, pas d'effets de style particuliers, tout se trouve bien à sa place et la Ceed gagne des points en ergonomie. Tout comme en habitabilité à l'arrière. À part l'espace aux jambes dans la moyenne, elle figure parmi les plus avantageuses. La qualité des matériaux est correcte, avec des plastiques pelliculés de belle facture. Mais une fois encore, le compromis de suspension marque le pas face aux références : quelques percussions désagréables remontent à bord au détriment du confort. Le coffre est, lui, en revanche, dans la bonne moyenne.



Sérieusement construite, dotée d'un compteur lisible et d'une ergonomie bien pensée, la Kia fait mieux que certaines rivales.

BUDGET Là, la Kia marque de gros points ! Commençons par la bien connue garantie sept ans ou 150000 km permettant de voir venir. Ce n'est pas tout ; tarif très bien placé et équipement ultra-complet font le reste. C'est simple, à part la peinture métallisée (comme ses rivales) et un toit ouvrant indisponible, presque tout est de série sur cette version GT Line. Pour aller plus loin, sachez qu'en optant pour la version 1.5 T-GDi 160 ch, qui aurait été la plus performante du plateau, vous auriez toujours la compacte la moins chère du lot (27790 € en livrée GT Line). Sur ce chapitre, la Ceed est première, et de loin. Ses consommations légèrement élevées ne remettent pas en cause cet atout.

À LA LOUPE

Des classiques boutons et des molettes de climatisation ? Manque d'originalité ou de modernité ? Selon nous, c'est le contraire. Ce dispositif permet de s'y retrouver sans forcément poser les yeux sur lui. Un plus pour la sécurité.



L'avis d'Arthur Matal

Sérieuse, cette Kia, surtout en amortissement. Plutôt spacieuse, bien dessinée, il ne lui manque pas grand-chose pour briller.

50% Quotient Émotionnel



Plutôt agressive, la Kia offre une ligne qui ne dénote pas sur le marché des compactes, très concurrentiel. Reste à progresser en confort.

Le bilan aj ★★★½☆

En retrait de ses rivales en performances et en confort de suspension, la Kia incarne en revanche une option solide pour ceux qui veulent disposer d'équipements sans payer le prix fort.

Peugeot 308

1.2 PureTech 130 ch Allure 29 100 €

4e

SUR LA ROUTE Cette 308, troisième de la série, moins dynamique que la précédente, distille toujours un compromis confort/comportement de haut vol. La filtration de l'amortissement est à citer en exemple, tout comme l'agrément du 3 cylindres de 130 ch, qui assure de surcroît des performances de premier ordre. La direction, aidée par le petit volant, contribue à la précision et au ressenti. La "patte" Peugeot est donc encore bien présente et le classement décevant la sochalienne dans ce comparatif n'est pas dû au chapitre "sur la route" mais plus à ses prétentions tarifaires. Au volant , elle se montre plus sage, afin de plaire au plus grand nombre. Il faut reconnaître qu'elle y arrive.



NICOLAS SOLER

Même constat dans l'habitacle où la modernité rime avec une qualité de présentation digne des références allemandes.

VIE À BORD L'habitacle est aussi spectaculaire que la ligne extérieure. La qualité de finition apparaît sérieuse, même si des plastiques durs sont encore trop présents. Nous soulignerons néanmoins une fois de plus que la position de conduite peut imposer un temps d'adaptation à certains. Les compteurs sont parfois masqués par le volant et les graphismes compliqués peuvent dérouter. Dommage, car le confort de suspension est un des meilleurs. Mais l'habitabilité se révèle vraiment juste à l'arrière, ce qui ne met pas la 308 à son avantage. Le coffre est aussi pile dans la moyenne mais ses formes sont régulières.

BUDGET Peugeot est conscient des qualités de ses produits et propose sa 308 à un tarif salé : près de 31 000 € pour notre modèle d'essai, options incluses. L'équipement n'est pas indigne mais trop d'options restent payantes, comme l'accès mains-libres à 400 €. En revanche, les consommations sont très bien maîtrisées. Avec 6,2 l/100 km de moyenne, cette version PureTech 130 est une des plus frugales de ce comparatif. Seule l'Astra fait mieux, de très peu (0,1 l/100 km).

Le bilan aj ★★★★☆

Si elle ne domine pas (plus), la 308 offre de solides prestations. Mais son habitabilité limitée et des tarifs élevés la handicapent. De même, l'ergonomie du poste de pilotage reste un sujet de désaccord selon les conducteurs.

À LA LOUPE



Les raccourcis sous l'écran central, très pratiques, offrent une impression de robustesse. Indispensables pour configurer les aides à la conduite rapidement sans se perdre dans des sous-menus rébarbatifs.

L'avis d'Arthur Matal

La 308 garde une place à part. Son design moderne m'impressionne, comme ses prestations routières, mais elle s'est assagie.

60% *Quotient Émotionnel*



Avec son dessin musclé , la 308 démode la plupart de ses rivales. Et le châssis est toujours de haut niveau.



Moderne sans excès, l'Astra se positionne dès sa sortie dans le haut du panier de la catégorie.

L'avis d'Arthur Matal

Agréable à conduire et facile à vivre, l'Astra fait un énorme bond en avant par rapport à l'ancienne.

60% *Quotient Émotionnel*

2e ex æquo

Opel Astra

1.2 Turbo 130 ch Elegance **28 800 €**

SUR LA ROUTE Volant la plate-forme de la 308, l'Astra part sur de très bonnes bases. Le typage de l'amortissement apparaît en revanche légèrement différent. Fidèle à ses gènes, l'allemande de Stellantis est un peu plus ferme, surtout en ce qui concerne l'essieu arrière qui répercute plus sèchement que la Peugeot les grosses irrégularités à basse vitesse. Le moteur PureTech lui va comme un gant et assure des performances flatteuses, surtout en reprise où elle domine ses rivales. La commande de boîte, elle, alliant douceur et précision, est à citer en exemple. Les prestations routières sont donc d'un très bon niveau. Ce n'est pas une surprise, ses gènes permettant difficilement le contraire.

VIE À BORD Le dessin de la planche de bord, bien plus sobre que celui de la 308, sert une ergonomie nettement plus intuitive et satisfaisante. La position de conduite, plus basse, se révèle aussi plus agréable. Autre qualité, l'instrumentation de bord est parfaitement visible et lisible, quelle que soit la morphologie du conducteur : merci ! Et quel plaisir pour certains de retrouver un volant… rond ! Allemande oblige, l'Opel se veut beaucoup plus rationnelle et du même coup plus facile à vivre que la 308. Mais comme celle-ci (et la C4), elle pèche en espace à l'arrière. Ses sièges avant ergonomiques AGR, spécialité de Rüsselsheim (en option sur la Peugeot), garantissent un confort digne de la catégorie supérieure.

BUDGET Sensiblement moins chère que la Peugeot, cette Astra n'est pas tout à fait bon marché. L'équipement de l'Elegance est suffisant : il intègre l'accès mains-libres qui reste en option sur la Peugeot. Elle est aussi la plus sobre de ce comparatif avec seulement 6,1 l/100 km de moyenne, et son réservoir de 52 l lui permet d'assurer une autonomie de 852 km.

Le bilan aj ★★★★☆

Ce comparatif est aussi l'occasion d'opposer la nouvelle Astra à sa cousine la 308. Eh bien, l'Opel fait mieux que se défendre. Certes, elle se révèle moins finement amortie, mais elle est plus facile à vivre avec sa meilleure ergonomie.

À LA LOUPE

Ce volant est bien la preuve qu'une solution éprouvée peut toujours être la meilleure. Les ergonomes d'Opel n'ont pas retenu le volant à méplat de la 308. Ils se sont facilité la vie et simplifient surtout la nôtre !





Sobre et bien assemblé, cet habitacle est en revanche étriqué à l'arrière et les plastiques durs sont un peu trop présents.



La sensation d'espace et la qualité générale des matériaux permettent à la Renault de se maintenir à flot.

L'avis d'Arthur Matal

Moins spectaculaire que ses rivales, cette Mégane, c'est un peu l'ancien monde. Mais j'aimais bien l'ancien monde !

60% *Quotient Émotionnel*

2e ex æquo

Renault Mégane

1.3 TCe 140 ch Evolution **28 150 €**

Sobre mais efficace, la Mégane ne fait pas du tout dans l'esbroufe. Et elle est loin d'être larguée sur la route.

SUR LA ROUTE Née en 2016, la Mégane est désormais la doyenne du plateau. Subtilement retouché en 2020, son style plus consensuel en impose un peu moins que ses plus modernes concurrentes. Il n'empêche que sur la route, elle a de très beaux restes. Son châssis, très neutre, se montre toujours aussi efficace et la direction très précise. Son moteur, le TCe 140, est le seul thermique essence encore disponible au catalogue (excepté les versions Renault Sport). Fort d'un couple plus généreux, il distille un bel agrément mécanique et assure de bonnes performances, surtout en reprises. De moins en moins nombreuses sur les compactes, les mécaniques 4 cylindres se savourent quand elles sont réussies. Dommage que la commande de boîte accroche un peu.

VIE À BORD C'est à l'intérieur que la Mégane accuse le plus le poids des ans. La planche de bord, sans être datée, ne présente pas l'originalité des rivales. Mais cela a du bon. L'ergonomie est intuitive et évidente, la sensation d'espace bien présente. Chaque commande est à sa place et la qualité des matériaux ne dénote pas. À l'avant, la largeur aux coudes importante permet de se sentir très à l'aise. À l'arrière, seul l'espace aux jambes est en retrait. L'amortissement isole toujours aussi bien des irrégularités, mais avec moins de finesse que sur la Golf tout de même. Pour compléter ce tableau flatteur, la Mégane ajoute le plus grand coffre de cette confrontation, mais son seuil de chargement est malheureusement un peu trop haut.

BUDGET Avec la Kia, la Mégane est hélas celle qui consomme le plus. Avec ses 6,8 l/100 km de moyenne, elle réclame 0,7 l/100 km de plus que l'Astra. Cette différence pénalise également l'autonomie, toujours correcte, mais inférieure de 100 km à celle de la 308 par exemple. Affichée à 28 150 €, la Renault n'est pas forcément bradée. Reste que son âge lui permet de négocier de plus grosses remises chez certains mandataires. Quand la Peugeot concédera 5 % maximum, la Renault pourra être discountée d'environ 20 %. Ce qui change franchement la donne et la replace favorablement.

À LA LOUPE

Le système embarqué de la Renault a reçu de nombreuses mises à jour. Il est aujourd'hui plus facile à appréhender, mais des bugs subsistent en l'utilisant en CarPlay.



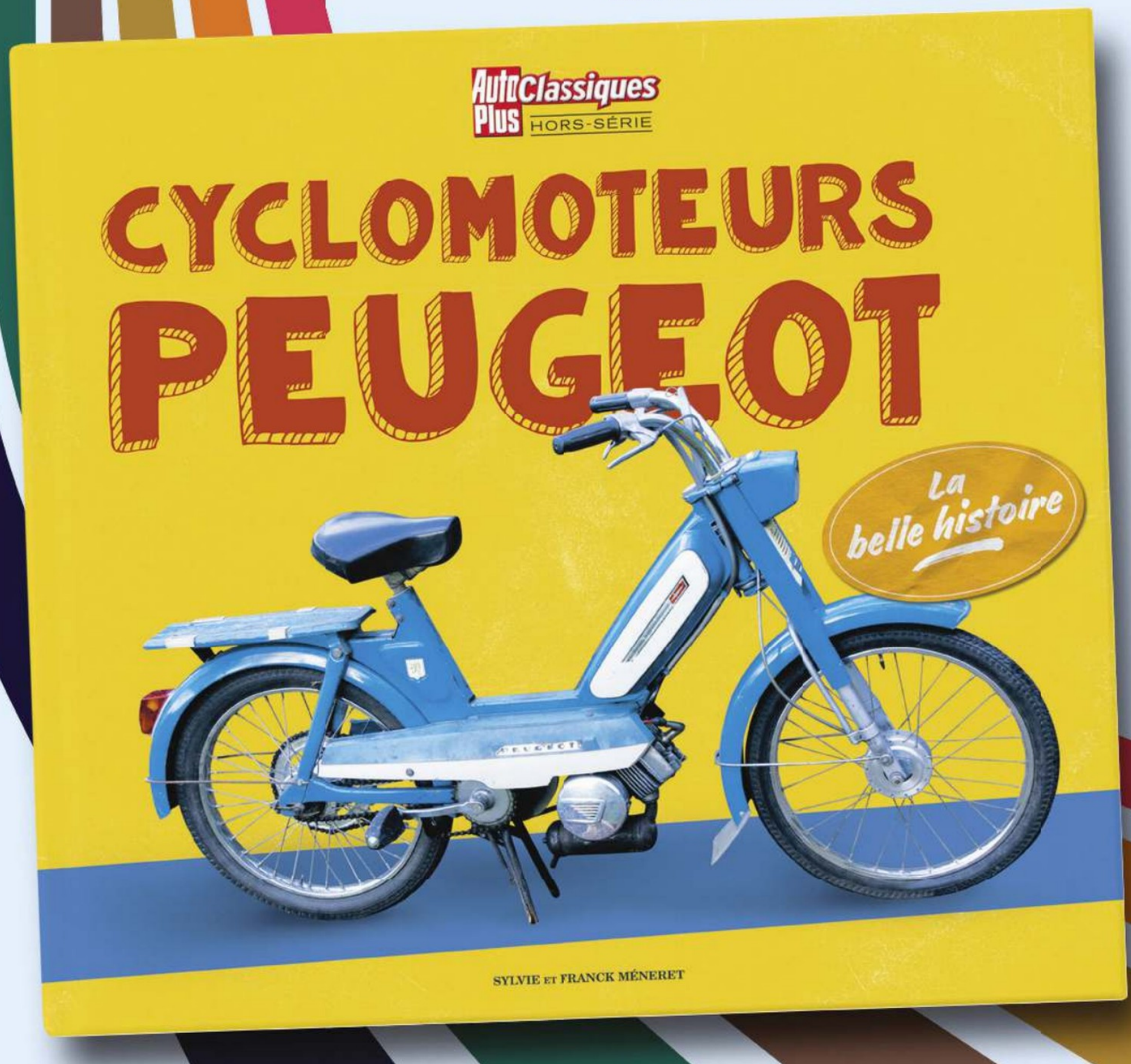
Le bilan aj ★★★★☆

L'air de rien, "mamie" Mégane s'offre une belle deuxième place. Son habitacle plutôt vaste, son châssis plaisant et son moteur costaud restent encore aujourd'hui ses points forts dans cette catégorie presque complètement renouvelée.

LA BELLE HISTOIRE D'UNE LÉGENDE FRANÇAISE

En 1949, Peugeot se lance dans l'aventure du cyclomoteur avec une simple bicyclette munie d'un moteur Vap. Le constructeur français n'aura de cesse de faire évoluer les modèles. L'emblématique Peugeot 103, idole des jeunes dans les années 70, sillonna les routes pendant quarante-six ans. De la Bima à galet des débuts aux hypersports des années 2000, Peugeot a su proposer une diversité de modèles. Ce hors-série unique et inédit retrace toute l'histoire du cyclomoteur, à travers l'œil d'experts, agrémentée de photos d'époque.

En vente actuellement



L'avis d'Arthur Matal



La Golf joue une partition sans vrais défauts depuis les années 70. Cette 8e génération ne déroge pas à la règle, sauf en ergonomie.

65% *Quotient Émotionnel*



4re

Volkswagen Golf

1.5 TSI 130 ch Life **30080 €**

SUR LA ROUTE Pour être honnête, je ne m'attendais pas à retrouver la Golf première à ce chapitre. Égale à elle-même, elle offre cependant toujours une copie difficilement critiquable, presque sans défaut, et pas sans saveur. Historiquement plus "sage" que la Peugeot 308, les cartes ont été rebattues au moment de l'arrivée de la nouvelle génération de la sochalienne. En effet, assagie, celle-ci a sans forcément le vouloir repositionné la Golf (et la Seat Leon, soit dit en passant) au chapitre du plaisir de conduite. Souple en suspension, garantissant un certain moelleux sur chaussée dégradée, la Volkswagen ne se désunit pas. Avec ses 1 273 kg sur la balance, elle est, avec la Citroën C4, la plus légère de ce comparatif et cela se sent au volant. Le train avant incisif et l'essieu arrière qui l'accompagne la différencient des Stellantis complètement "verrouillées", collées au macadam et typées plus sous-vireuses. Le moteur 1.5 de 130 ch, dénué de vibrations, est une version dégonflée du 150 ch, mécanique la plus répandue dans le groupe Volkswagen. S'il manque un peu de caractère, ses performances permettent de galoper en accélération et de laisser les autres sur place.

VIE À BORD La Golf brille toujours autant au rapport encombrement/habitabilité. Avec ses 4,29 m, elle est la plus courte (9 cm de moins que l'Astra), tout en étant sur le podium des plus spacieuses. La modernité qui règne dans l'habitacle a de quoi décontenancer plus d'un habitué. Il faudra en effet un temps certain pour s'adapter aux nombreuses subtilités de l'ensemble multimédia dernier cri. Ce qui était évident auparavant ne l'est, hélas, plus forcément aujourd'hui, notamment en ce qui concerne les commandes de climatisation, dont les touches désormais tactiles imposent presque à tous les coups de quitter la route des yeux pour ajuster la température. Dans la famille des compactes du groupe Volkswagen, seule l'Audi A3 dispose encore de boutons physiques. L'amortissement prévenant profitera en revanche au bien-être des passagers. Même s'il n'atteint pas le niveau de celui offert par la Citroën, il prouve que le confort n'est plus l'apanage des marques hexagonales. Compte tenu des dimensions, le coffre de 431 dm³ est également un point fort non négligeable.

BUDGET Chère, très chère, cette Golf! Si le prix de base de notre version d'entrée de gamme Life

À LA LOUPE

Très élégant et très complet, cet écran demande de prendre son temps pour en maîtriser les subtilités. "Ergonomie" risque de devenir un mot d'ancien français si les constructeurs continuent comme ça.





Confortable, plaisante à mener à tous les rythmes, la Golf domine ses concurrentes sur la route.



L'habitacle, très épuré, présente une belle qualité de finition et une position de conduite adaptée à tous les gabarits.



Reconnaissable entre mille, la Golf n'est pas dans l'exubérance. Mais elle répond parfaitement aux critères de ses "fans".





❶ Le bloc d'instrumentation est moderne mais surtout parfaitement lisible. ❷ La commande de boîte n'est pas aussi douce et rapide que celle de l'Astra, qui, elle, est parfaite. ❸ Malgré ses dimensions extérieures contenues, la Golf offre la meilleure habitabilité des six voitures ici présentes. La banquette est en revanche un peu dure pour le passager du centre. ❹ Le coffre est le plus vaste après celui de la Mégane. Avec ses formes régulières, il présente aussi une modularité classique mais efficace.





est déjà copieux, sachez que la liste des options est aussi bien fournie. Mais cela n'empêche pas la Golf de très bien se vendre en Europe : elle est toujours la voiture la plus vendue et la seule compacte du Top 10 désormais. Volkswagen aurait tort de se priver ! C'est le prix à payer pour jouir d'un blason réputé et d'une solide valeur de revente en occasion. Ces tarifs sont en partie justifiés par l'efficience de la mécanique 4 cylindres, qui ne dispose pas sur cette version de micro-hybridation (seulement avec la boîte DSG, à partir de 32 865 €) mais de la coupure des cylindres. Cela lui permet déjà d'afficher des consommations très bien maîtrisées (6,2 l/100 km de moyenne) malgré les 4 cylindres à nourrir. Comme le dit le slogan, *"c'est pourtant facile de ne pas se tromper"*. Oui, si vous en avez les moyens.

Le bilan aj ★★★★½

La Golf affiche toujours une remarquable homogénéité qui lui permet de dominer dans toutes les catégories sauf à celle du budget, où elle figure bonne… dernière. Mais son succès commercial légitime presque ses exigences tarifaires.



EN CHIFFRES

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

Depuis soixante-dix ans, nos techniciens vérifient, grâce à des appareils d'une grande précision, comportement routier, performances, freinage et consommation sur l'anneau de vitesse de 2,5 km et le circuit routier de 6,5 km de l'autodrome de Linas-Montlhéry.

	Volkswagen Golf	Renault Mégane	Opel Astra	Peugeot 308	Kia Ceed	Citroën C4
Moteur/Transmission						
Puissance maxi	130 ch à 5000 tr/mn	140 ch à 4500 tr/mn	130 ch à 5500 tr/mn	130 ch à 5500 tr/mn	120 ch à 6000 tr/mn	131 ch à 5500 tr/mn
Couple maxi	200 Nm à 1400 tr/mn	260 Nm à 1750 tr/mn	230 Nm à 1750 tr/mn	230 Nm à 1750 tr/mn	172 Nm à 1500 tr/mn	230 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo essence	4 cyl. en ligne, turbo essence	3 cyl. en ligne, turbo essence	3 cyl. en ligne, turbo essence	3 cyl. en ligne, turbo essence	3 cyl. en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	1499 cm³/7 CV	1333 cm³/7 CV	1199 cm³/7 CV	1199 cm³/7 CV	998 cm³/6 CV	1199 cm³/7 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6	manuelle/6	manuelle/6	manuelle/6	manuelle/6	manuelle/6
Châssis						
Diamètre de braquage	11 m	11,5 m	11,1 m	11,3 m	11 m	11,4 m
Pneumatiques	225/40 R 18	225/40 R 18	225/45 R 17	225/45 R 17	225/40 R 17	195/60 R 18
Dimensions/poids						
L/l/h/empattement	4,29/1,79/1,50/2,62 m	4,36/1,82/1,45/2,67 m	4,38/1,86/1,45/2,68 m	4,37/1,86/1,45/2,68 m	4,33/1,80/1,45/2,65 m	4,36/1,80/1,53/2,67 m
Poids/tractable freiné	1273/1400 kg	1328/1650 kg	1319/1250 kg	1305/1300 kg	1331/1000 kg	1274/1200 kg
Performances						
1000 m d.a.	30,4 s	31,4 s	31,1 s	31 s	33,8 s	31,8 s
0 à 100 km/h	9 s	9,6 s	9,8 s	9,8 s	12,1 s	10,2 s
90 à 130 km/h en 4e/5e/6e	9,5/12,8/17 s	8,4/11,5/17,3 s	8,7/11/15,1 s	8,8/11,4/15,8 s	12,4/16,6/23,4 s	9,4/12/15,3 s
Vitesse maxi	198 km/h	197 km/h (5e)	203 km/h	198 km/h	188 km/h (4e)	190 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	9/30/61 m	10/31/64 m	10/33/68 m	10/32/68 m	10/31/64 m	9/32/65 m
Habitabilité/Coffre						
Longueur aux jambes AR	26 cm	24 cm	25 cm	25 cm	25 cm	26 cm
Largeur aux coudes AV/AR	149/144 cm	149/142 cm	145/141 cm	144/141 cm	149/146 cm	144/142 cm
Volume de coffre	431 dm³	455 dm³	377 dm³	397 dm³	404 dm³	380 dm³
Niveau sonore						
Ralenti/90/130 km/h	38,4/64,9/67,6 dB	36,2/66,2/69,7 dB	38,8/64,6/67,5 dB	37,9/66,2/68,2 dB	42,7/66,4/69,5 dB	40/64,1/67,4 dB

bon/ moyen/ mauvais dans sa catégorie



LE BUDGET	Volkswagen Golf	Renault Mégane	Opel Astra	Peugeot 308	Kia Ceed	Citroën C4
Prix	**30 080 €**	**28 150 €**	**28 800 €**	**29 100 €**	**26 790 €**	**27 900 €**
Malus écologique (CO_2)	0 à 898 € (122 à 149 g/km)	100 € (130 g/km)	0 € (124 à 125 g/km)	0 € (125 à 127 g/km)	0 à 150 € (126 à 132 g/km)	0 € (121 à 124 g/km)
Prix du modèle essayé (1)	31 580 €	29 250 €	30 670 €	30 750 €	27 420 €	29 300 €
Garantie	2 ans, kilométrage illimité	2 ans, kilométrage illimité	2 ans, kilométrage illimité	2 ans, kilométrage illimité	7 ans ou 150 000 km	2 ans, kilométrage illimité

(1) Malus et options inclus.

Équipements communs
6 airbags, aide au démarrage en côte, Bluetooth, clim auto, frein. urg. auto, détecteurs pluie/luminosité, jantes en alliage, instrumentation numérique, ordinateur de bord, régulateur/limiteur de vitesse, rétros électriques, système multimédia avec écran tactile et GPS, prises USB, système audio, vitres électriques, volant cuir…

Options						
Accès mains-libres	485 €	série	série	400 €	série	350 €
Caméra de recul	355 €	250 €	série	série	série	série
GPS	indisponible	série	indisponible	série	série	série
Peinture métallisée	700 €	650 €	650 €	650 €	630 €	650 €
Roue de secours	275 €	200 €	accessoire	120 €	indisponible	indisponible
Sellerie cuir	indisponible	indisponible	indisponible	2 100 €	série (cuir synth./tissu)	indisponible
Toit ouvrant	1 050 €	indisponible	indisponible	indisponible	indisponible	indisponible
Consommations						
Moyenne	6,2 l/100 km	6,8 l/100 km	6,1 l/100 km	6,2 l/100 km	7 l/100 km	6,6 l/100 km
Ville / route / autoroute	6,6 / 5,9 / 6 l/100 km	7,2 / 6,5 / 6,7 l/100 km	6,7 / 6 / 5,7 l/100 km	6,7 / 6 / 6 l/100 km	7,2 / 6,7 / 7 l/100 km	6,8 / 6,5 / 6,5 l/100 km
Autonomie / réservoir	806 km / 50 l	735 km / 50 l	852 km / 52 l	838 km / 52 l	714 km / 50 l	757 km / 50 l
Note EuroNCAP	**5 étoiles**	**5 étoiles**	**5 étoiles**	**5 étoiles**	**5 étoiles**	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**Allemagne**	**Espagne**	**Allemagne**	**France**	**Slovaquie**	**France**

CLASSEMENT GÉNÉRAL	1re Volkswagen	2e ex æquo Renault	2e ex æquo Opel	4e Peugeot	5e Kia	6e Citroën
Sur la route	1re	4e	2e ex æquo	2e ex æquo	6e	5e
La vie à bord	1re	2e	3e ex æquo	3e ex æquo	6e	3e ex æquo
Le budget	6e	2e	3e	4e ex æquo	1re	4e ex æquo

LE CHOIX DE *L'AUTO-JOURNAL* : VOLKSWAGEN GOLF

La Golf prouve que la cohérence paie toujours. Chère mais performante, habitable et agréable à conduire, c'est bien elle qui offre la meilleure synthèse de la catégorie. La Mégane, très rationnelle aussi, décroche une bien belle 2e place, ex æquo avec l'Opel Astra, fort séduisante. Si elle avait davantage soigné son espace intérieur, elle serait probablement en tête. La Peugeot est très plaisante sur route, mais ses tarifs et l'ergonomie du poste de conduite ne l'avantagent pas. La Kia avance l'atout prix, toutefois ses prestations routières sont en retrait. Enfin, la Citroën C4 joue toujours la carte du confort et séduira sûrement les adeptes de l'originalité.



AMBITIONS NOUVELLES



Dans un contexte de hausse des prix des carburants et de taxations toujours plus importantes sur les voitures thermiques, Mazda dégaine à son tour son premier SUV hybride rechargeable. Performant et luxueux, le CX-60 promet une belle autonomie en électrique.

Par **Julien Marcos** Photos **Clément Choulot**

L'avis de Julien Marcos

S'il est loin d'avoir le charisme d'un roadster MX-5, ce CX-60 ne laisse pas indifférent.

70% *Quotient Émotionnel*



Certes, le Mazda CX-60 n'est pas un poids plume, mais avec 327 ch, il ne manque pas de nerf. Dommage qu'il ne soit pas mieux suspendu.

Les premiers tours de roues dans la région d'Estoril au volant du Mazda CX-60 ne manquent pas d'éveiller la curiosité du journaliste automobile. La position de conduite relativement haute, l'immense capot un peu à la manière d'un Infiniti QX70 et des commandes fermes semblent nous renvoyer quelques années en arrière, à une époque où les voitures montraient plus de caractère. Pourtant, sous le capot du SUV Mazda, c'est bien une mécanique dans l'air du temps que nous découvrons : un bon "gros" 4 cylindres 2,5 l de pratiquement 200 ch, associé à une machine électrique presque aussi généreuse (175 ch), alimentée par une batterie d'une capacité supérieure à la moyenne des hybrides rechargeables, avec 17,8 kWh.

Le démarrage en électrique est d'une grande douceur, même si la nouvelle boîte automatique à 8 rapports n'est pas exempte de légers à-coups à basse vitesse. En conduite décontractée sur un trajet urbain et périurbain, il est possible d'espérer parcourir environ une petite cinquantaine de kilomètres (49 km pour être précis lors de notre essai) dans un silence ouaté avant de devoir réveiller la mécanique. C'est plutôt



❶ L'instrumentation numérique permet moins de personnalisation que chez la concurrence.
❷ Un joli levier de vitesses comme il n'en existe presque plus. Mais le passage des positions Parking à Drive s'avère récalcitrant.





EN QUALITÉ D'ASSEMBLAGE, MAZDA TUTOIE DÉSORMAIS LES MEILLEURS CONSTRUCTEURS. LE CHOIX DES MATÉRIAUX EST AUSSI À NOTER •••

mieux que ce que propose un DS 7 E-Tense par exemple (moins de 40 km). Et notons qu'une charge complète sur une wallbox de 7,2 kW s'effectue selon Mazda en 2 h 20. L'horizon se dégage, nous quittons alors le mode électrique pour actionner la touche Sport.

Batterie pleine, le Mazda CX-60 fait preuve d'une réelle fougue grâce à ses 327 ch.

Les accélérations sont très énergiques – le 0 à 100 km/h est abattu en 5,8 s selon Mazda – et chaque kick-down enclenche la fonction Boost qui a pour particularité de faire siffler la mécanique à l'image d'un compresseur. Les amateurs de jeux vidéo seront ravis ! Hormis cette fantaisie, le 4 cylindres affiche toutefois une certaine linéarité et sa sonorité reste tout à fait quelconque. Une fois la batterie vide, nous avons mesuré une consommation de 6,5 l/100 km environ, une valeur raisonnable qu'il conviendra de vérifier sur notre base d'essais habituelle. Flirtant avec les 2 tonnes, le CX-60 pourrait bien être plus glouton que promis.

Cette masse influe aussi sur le comportement. Pour le genre, le SUV Mazda ne s'avère pas paresseux ni pataud, mais il est loin d'être dynamique. Son train avant est rigoureux et sa direction, bien qu'assez lourde, se montre plutôt précise. Et grâce à sa transmission intégrale, la motricité se révèle excellente, notamment lorsqu'il s'agit de juguler les 500 Nm de couple. Revers de la médaille, et c'est son point faible majeur, l'amortissement est trop ferme. Chaque dos-d'âne ou ornière est absorbé sèchement et les jantes de 20 pouces de notre exemplaire n'arrangent rien à l'affaire. Espérons que Mazda corrigera ce point rapidement.

Pour se distinguer, le Mazda CX-60 affiche un style plutôt atypique sur un segment de marché où les modèles se ressemblent beaucoup. Avec ce porte-à-faux avant important, cette cabine reculée et ses épaulements larges, il fait de l'œil à ceux qui souhaitent rouler – un peu – différemment et qui disposent d'une grande place de parking. Ce beau bébé mesure tout de même 4,75 m de long pour 1,89 m de large. Attention aussi à la jolie peinture, car en finition Homura, les protections de carrosserie pour se préserver de touchettes en ville sont inexistantes. Oubliez également les voyages en tout-terrain ! Malgré sa transmission intégrale et un mode "off road" au tableau de bord, mais avec seulement 175 mm de garde au sol, le japonais ne fera pas illusion longtemps en dehors du bitume. Équipé de pneumatiques adaptés, il pourra toutefois s'illustrer davantage lors d'escapades aux sports d'hiver. ➝



Le CX-60 confirme la montée en gamme des Mazda. La présentation intérieure est réussie, la qualité de finition et l'ergonomie sont soignées.

PLUS
Coffre sauvegardé
Consommation prometteuse
Performances

MOINS
Fermeté des suspensions
Rétrovision
Carrosserie très exposée

L'hybridation a du bon pour les performances. Batterie électrique chargée, le CX-60 pousse fort.



❶ Bien connu des Mazda 6 et CX-5, le 2.5 essence est pour la première fois associé à un moteur électrique. ❷ Les sorties d'échappement font de l'effet, mais elles sont… factices. La sonorité du moteur est banale.



Ceux qui ont en tête les Mazda du début des années 2000 vont devoir revoir leurs idées. Sans être irréprochable, la marque a opéré une nette montée en gamme et la qualité de ses voitures s'éloigne des constructeurs généralistes pour titiller ceux dits "premium" comme Volvo.

ACCÉLÉRATEUR ENFONCÉ, LA MÉCANIQUE SIFFLE COMME UN COMPRESSEUR. LES AMATEURS DE JEUX VIDÉO SERONT RAVIS ! •••

À bord du CX-60, la présentation est flatteuse, avec une mention spéciale pour la qualité d'assemblage.
Mazda tutoie désormais les meilleurs dans ce domaine. Le choix des matériaux est aussi à noter, à l'image des inserts type aluminium du plus bel effet ou encore du similicuir de bonne facture qui garnit la partie centrale de la planche de bord. Une fois n'est pas coutume, les passagers arrière ne sont pas les grands oubliés de l'histoire, avec une finition identique à celle de l'avant, notamment sur les contre-portes. Les occupants de la banquette sont d'ailleurs assez bien lotis, avec une garde au toit et un espace aux coudes assez généreux. La longueur aux genoux entre en revanche davantage dans le rang. Mais la modularité n'est pas négligée, avec une banquette rabattable en 40/20/40 et un volume de coffre plutôt sauvegardé grâce à la présence des batteries sous le châssis. Notons toutefois que le double-fond, s'il a le mérite d'exister, n'est pas très pratique à l'usage si vous disposez de l'installation audio Bose, car le caisson de basses vient s'y loger. S'il se veut plus chic et plus luxueux, le CX-60 reste à la croisée des chemins en matière de positionnement. Vendu à 56 550 € en finition Homura (le 3e niveau sur 4 possibles), il n'a certes pas droit au bonus de 1 000 € encore accordé jusqu'au 30 juin, mais s'avère bien moins cher qu'un DS 7 Crossback E-Tense 300 Ligne Noire (62 600 €) à l'équipement proche. ■







❶ Le SUV Mazda se distingue par son espace aux coudes généreux aux places arrière. Le dessin de la banquette assure un bon confort. ❷ Le seuil est un poil élevé, mais les contours du coffre sont réguliers; le volume est correct, surtout en tenant compte du double fond. ❸ Les câbles type 2 mode 2 (prise domestique) et mode 3 (wallbox) sont fournis dès l'entrée de gamme. La charge complète en mode 3 réclame 2 h 20.



MAZDA CX-60

2.5 e-Skyactiv PHEV 327 ch BVA8 Homura

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance cumulée	■ 327 ch(1)
Couple maxi	■ 261 Nm à 4000 tr/mn + 270 Nm (élec.)(2)
Type	4 cyl. en ligne, turbo ess.
Cylindrée/puissance fiscale	2488 cm³/8 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique/8
Batterie/capacité	■ lithium-ion/17,8 kWh

(1) Puissance maxi : 191 ch à 6000 tr/mn (thermique) + 175 ch (électrique). (2) Couple cumulé : 500 Nm.

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 5,4 m
Pneumatiques	235/50 R 20

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,75/1,89/1,68/2,87 m
Poids/tractable freiné	1995/2500 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 5,8 s
Vitesse maxi	■ 200 km/h

Coffre	
Volume de coffre	■ 477 dm³(3)

(3) + 93 dm³ sous plancher.

LE BUDGET

Prix	■ 56550 €
Malus écologique (CO_2)	■ 0 € (33 g/km)
Prix du modèle essayé(4)	57500 €
Garantie	■ 3 ans ou 100000 km

(4) Malus et options inclus (estimation).

Équipements de série ■
7 airbags, affichage tête haute, caméra 360°, chargeur à induction, climatisation automatique, conduite semi-autonome de niveau 2, hayon électrique, instrumentation de bord numérique 12,3 pouces, jantes alliage 20 pouces, phares LED, sellerie cuir, sièges avant électriques et chauffants/massants, système multimédia connecté avec écran tactile 12,3 pouces/GPS/audio Bose 10 HP/4 prises USB, volant chauffant…

Options
Peinture métallisée (prix non communiqué).

Consommations	
Mixte	■ 1,5 l/100 km
Réservoir	50 l

Note EuroNCAP	5 étoiles
Pays de fabrication	Japon



L'assistanat automobile

Après les essuie-glaces et les feux automatiques, voici le réglage de siège sans intervention du conducteur. Grâce à des caméras, le CX-60 identifie la taille et la stature de celui-ci pour lui trouver la position de conduite idoine. Ce n'est pas tout. Cette technologie agit aussi sur la colonne de direction à réglage électrique, sur le système audio et sur la climatisation. La prouesse technologique est à signaler, mais pour déresponsabiliser encore un peu plus le conducteur, il n'y a pas mieux!

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★½☆

Mazda soigne sa réputation de motoriste avec un ensemble hybride performant dont l'autonomie en électrique s'avère prometteuse. Le rapport prix/équipement est intéressant, mais le CX-60 doit impérativement améliorer son confort pour séduire les familles.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

SEUL AU MONDE

MG refait parler de lui ! Pas par l'arrivée d'un énième SUV, mais grâce au MG 5, qui n'est autre que le premier break compact 100 % électrique du marché. Verdict !

Par **David Bouillaux** Photos **Florian Grout**

Pour se relancer, le constructeur phare des sixties britanniques, MG, désormais propriété du chinois SAIC, a opté pour l'électrification. Fini les petits roadsters sympas, place aux SUV 100 % électriques et hybrides rechargeables à tarif serrés. Pour percer sur le marché européen, la marque ne compte pas s'arrêter là et inaugure un nouveau segment, à savoir celui des breaks électriques ! Jusqu'alors, aucun constructeur ne s'était engouffré dans la brèche. Le MG 5 est donc un break compact dont les mensurations (4,60 m de long) sont quasi semblables à celles d'une Peugeot 308 SW ou d'une Renault Mégane Estate. Mais à l'image de certains modèles dits "Allroad", le MG se distingue par sa garde au sol surélevée (115 mm). En effet, l'implantation des batteries au niveau de l'empattement, c'est-à-dire entre les essieux avant et arrière, oblige à opter pour cette spécificité afin de ne pas trop encombrer l'habitacle. Au menu : deux batteries différentes au choix. La première d'une capacité nominale de 50,3 kWh promet jusqu'à 320 km d'autonomie, tandis que la seconde de 61,1 kWh, ici présentée sur notre modèle d'essai, permettrait, toujours selon le constructeur, de parcourir 400 km. Comme d'habitude, les promesses n'engagent que ceux qui les font ! D'après nos premiers relevés effectués sur des routes secondaires et des axes un peu plus importants, l'autonomie réelle se situerait plutôt entre 330 et 350 km. Ce qui reste correct !

Autre bonne nouvelle : le MG 5 accepte les charges rapides jusqu'à 100 kW. Pratique pour les longs trajets.

Cela permet de récupérer 80 % de la capacité de la batterie en trente minutes environ. Mais si vous optez pour des bornes moins performantes, comme celles souvent installées en ville ou sur les parkings des centres commerciaux, les temps de recharge varient de quatre heures (sur du →



LE MG 5 DOIT ENCORE CLAIREMENT PEAUFINER SES RÉGLAGES POUR OFFRIR UN RÉEL AGRÉMENT DE CONDUITE •••

11 kW) à six heures (sur du 7,4 kW). Sur une prise domestique classique, soyez plus patient encore : à peu près quinze heures !

À l'usage, le moteur électrique de 156 ch (115 kW) assure des performances très honorables et le couple de 280 Nm disponible instantanément autorise des relances canon. Vous n'aurez aucun problème à vous extraire d'une situation un peu délicate. Néanmoins, lors des accélérations franches, des effets de couple désagréables ont tendance à remonter dans la direction. Cette dernière manque de surcroît de précision et de "légèreté". Notons aussi quelques lacunes concernant la stabilité dans les virages. Les prises de roulis et les mouvements de caisse pénalisent le comportement routier. Rien de rédhibitoire, les nombreux systèmes de sécurité veillent au grain. Une petite perte d'adhérence, et hop, l'ESP agit d'une manière instantanée ! Mais le MG 5 doit encore clairement peaufiner ses réglages pour offrir un réel agrément de conduite. Son niveau de confort plutôt appréciable devrait toutefois séduire les familles, même si sur ce point non plus, le tableau n'est pas parfait. Grâce à ses suspensions réglées assez souples, le MG 5 absorbe bien des nids-de-poule et des dos-d'âne. Mais l'amortissement manque d'homogénéité, notamment sur les petites routes bosselées où quelques trépidations peuvent gêner le bien-être à bord. Cela dit, les sièges ont fait l'objet d'une attention particulière de la part des ingénieurs de la marque et une fois installés, les occupants bénéficient d'un bon compromis moelleux/maintien.

À l'intérieur, la jolie présentation fait son petit effet.

D'autant plus que notre modèle d'essai dispose d'une sellerie similicuir gris. Facturée 1 000 € (c'est l'une des rares options), elle a pour avantage d'égayer l'habitacle. La présence des inserts en tissu valorise également la planche de bord et ces derniers feraient presque oublier les nombreux plastiques durs et peu flatteurs ici et là. Heureusement, le mobilier est sérieusement assemblé, rien ne bouge. La technologie s'invite aussi à bord, avec entre autres les désormais incon-







La position de conduite surélevée devrait séduire ceux qui aiment dominer la route. La planche de bord affiche une certaine élégance, mais à y regarder de plus près, les matériaux manquent de finesse.



Le MG 5 se distingue des breaks classiques par sa garde au sol surélevée. Sur Luxury, les jantes de 17 pouces sont de série.





❶ Idéalement implanté et lisible, l'écran central manque néanmoins de réactivité. ❷ Rien à redire sur le confort de la sellerie, et la banquette est suffisamment large pour voyager à deux adultes. Notez l'absence de tunnel de servitude. ❸ Une fois les dossiers rabattus, le plancher n'est pas tout à fait plat mais il est tout de même possible de charger des objets longs de 1,82 m.

tournables compteurs numériques et un écran tactile central de 10,25 pouces, tous les deux de série. Malheureusement, le système d'infodivertissement n'est ni un exemple de fluidité ni un modèle de réactivité… Mais aucun équipement high-tech ne manque à l'appel ! Et bonne nouvelle, ils sont pour la plupart d'entre eux disponibles dès la version de base. Le MG 5 dispose même de la conduite semi-autonome de niveau 2. Hélas, là encore, ne rêvez pas, cette fonction ne se révèle pas aussi précise et aboutie que celle présente sur des véhicules plus haut de gamme. À "seulement" 26 490 € (prix de la version d'entrée de gamme, bonus de 6 000 € déduit), il ne faut pas trop en demander ! Quid de l'habitabilité ? À l'arrière, l'espace est convenable pour deux adultes, s'ils ne sont pas trop grands… Par ailleurs, comme à bord de la plupart des véhicules électriques, l'absence totale de tunnel de servitude permet à un éventuel passager du milieu de profiter d'un peu plus de place pour ses jambes. Le plancher haut perché implique toutefois de plier les genoux plus qu'à l'accoutumée et le maintien de l'assise au niveau des cuisses n'est pas optimal. Enfin, break oblige, avec un volume de chargement de 479 dm³, le coffre s'annonce assez logeable et ses parois bien carrées se révèlent pratiques. Ce qui l'est moins, c'est la hauteur de seuil, façon SUV, qui ne facilite pas l'embarquement d'objets lourds. De plus, si le plancher est bel et bien modulable, la surface obtenue après le rabat des dossiers n'est pas totalement plane. Un peu gênant pour un break… ■

PLUS
Prix/dotation
Autonomie correcte
Confort

—

MOINS
Qualité des matériaux
Système multimédia
Comportement routier

MG 5
Autonomie Étendue 156 ch/61 kWh Luxury

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission		
Puissance maxi	■	156 ch
Couple maxi	■	280 Nm
Type		synchrone à aimant permanent
Puissance fiscale		5 CV
Transmission		aux roues avant
Boîte / nombre de rapports		réducteur / 1
Batterie / capacité nette	■	lithium-ion / 61,1 kWh
Châssis		
Diamètre de braquage		NC
Pneumatiques		215/50 R 17
Dimensions / Poids		
L / l / h / empattement		4,60 / 1,81 / 1,54 / 2,65 m
Poids / tractable freiné		1 562 / 500 kg
Performances		
0 à 100 km/h	■	8,3 s
Vitesse maxi	■	185 km/h
Habitabilité / Coffre		
Volume de coffre	■	479 dm³

LE BUDGET

Prix	■	**36 990 €**
Bonus écologique (CO_2)	■	6 000 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé (1)		32 650 €
Garantie	■	7 ans ou 150 000 km

(1) Bonus et options inclus.

Équipements de série ■
6 airbags, accès et démarrage sans clé, AFIL, Bluetooth, câble de recharge type 2 mode 3, caméra 360°, clim auto, conduite semi-autonome de niveau 2, détecteurs pluie/luminosité, instrumentation de bord numérique 7 pouces, jantes aluminium 17 pouces, lecture des panneaux, phares LED, régulateur/limiteur de vitesse, rétros électriques et chauffants, rétro intérieur jour/nuit, sièges avant chauffants, siège conducteur électrique, système multimédia avec écran tactile 10,25 pouces/GPS/Mirror Screen/ports USB…

Options
Peinture métallisée (650 €), sellerie similicuir gris (1 000 €).

Consommations / Autonomie / Recharge		
Consommation mixte	■	17,9 kWh/100 km
Autonomie		jusqu'à 380 km
Chargeurs AC / DC	■	11 / 100 kW
Temps de charge 2,3 / 11 / 135 kW	■	18 h 30 / 4 h / 30 mn (10 à 80 %)
Note EuroNCAP		**En cours**
Pays de fabrication		**Chine**

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★½☆

Ce premier break MG, 100% électrique de surcroît, ne rend pas une copie parfaite. La rigueur du comportement routier, la qualité des matériaux et la réactivité du système multimédia laissent à désirer. Cependant, il avance une autonomie convenable et surtout un excellent rapport prix/équipement.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

CITROËN C5 X PureTech 130 ch EAT8 Shine
PEUGEOT 508 SW PureTech 130 ch EAT8 Allure Pack

Diamétralement opposé

es

Avec sa C5 X, Citroën réinvestit le segment des grandes berlines familiales en proposant un modèle singulier, sorte de break mâtiné de SUV. Face à elle, sa très proche cousine technique, la Peugeot 508 SW, n'a pas du tout la même vision du secteur et offre des prestations totalement opposées.

Par **Stanislas Larroumet** Photos **Yann Lefebvre**



L'ambiance n'est pas à la rigolade, mais la construction s'avère sérieuse avec des matériaux qui, dans l'ensemble, sont de bonne facture.

Au sein d'une famille, il est courant que les avis divergent. Le fait d'avoir le même sang ne signifie pas l'entente sur tous les sujets ; chacun s'exprime différemment. Dans le groupe Stellantis, saluons le travail effectué pour chaque marque afin qu'elle ne ressemble pas à sa cousine.

Une Opel n'est pas une Peugeot, qui n'est pas une DS, qui ne s'apparente pas, ou peu, à une Citroën.

Pourtant, les bases techniques sont identiques. Mais les réglages châssis, les différentes lois d'amortissement et surtout, le plus visible, le design et la présentation divergent totalement. Une manœuvre peu évidente que Stellantis a, selon nous, bien mieux réussie que le groupe Volkswagen. La "cousinade" du jour oppose la nouvelle Citroën C5 X et la Peugeot 508 SW :





CITROËN C5 X

❶ Comme les récentes productions du groupe Stellantis, la commande de boîte automatique se fait désormais par ce mini-levier moins ergonomique et pratique à utiliser que celui de la 508.
❷ Enfin un écran central digne de ce nom, comme sur la nouvelle Peugeot 308. Graphismes clairs et rapidité des exécutions : c'est au niveau de la concurrence.



le meilleur exemple qui caractérise une originalité Citroën enfin retrouvée, doublée d'un grand confort de roulement, face à un dynamisme stylistique et de conduite, signature des productions sochaliennes.

La dernière-née de Citroën sort d'une usine… chinoise.

Nous entendons déjà les aficionados des chevrons crier au scandale. Ce choix géographique ne gêne aucunement quand il s'agit d'une Tesla ou d'une Volvo, mais venant d'une marque française, il s'apparente pour certains à une désindustrialisation massive de l'Hexagone (pourtant programmée depuis des lustres). Il n'empêche que si cette nouvelle C5 a ses chances, c'est bien en Asie, territoire très friand de berlines. Cette stratégie industrielle explique aussi l'absence de motorisation diesel, carburant quasi inexistant sur cette partie du globe. Dommage, car une mécanique sans bougies aurait eu sa place dans la gamme. Mais les restrictions européennes ajoutées aux coûts colossaux de développement ont évincé le logo BlueHDi →

PEUGEOT 508 SW

❶ Classique mais paramétrable, l'instrumentation de l'i-Cockpit de la 508 est assez lisible même si certains conducteurs seront gênés par certaines informations masquées par le volant.
❷ À cause d'une dalle numérique d'un autre âge, la 508 passe pour une "vieille voiture". Tout est à revoir même si, en utilisant Apple CarPlay par exemple, il y a du mieux.




Si la position de conduite est facile à trouver et confortable, le conducteur se sent quand même confiné à bord de la 508.

LES RÉGLAGES CHÂSSIS, LES DIFFÉRENTES LOIS D'AMORTISSEMENT ET, LE PLUS VISIBLE, LE DESIGN ET LA PRÉSENTATION DIVERGENT TOTALEMENT •••



du catalogue de la C5 X. Par conséquent, cet affrontement "familial" se fera en essence avec le petit 3 cylindres PureTech de 130 ch.

SUR LA ROUTE

Comment un si petit moteur peut-il mouvoir correctement des voitures si imposantes ? Il est vrai qu'à la lecture de la fiche technique, les 130 ch et 230 Nm de couple apparaissent un peu justes concernant des machines de 4,81 m de longueur pour la C5 et 4,78 m pour la 508. Mais très proches techniquement, elles sont bâties autour de la fameuse plate-forme EMP2 dont l'une des particularités est de limiter son poids. De ce fait, elles revendiquent respectivement 1 450 et 1 475 kg sur la balance, ce qui correspond, à quelques kilogrammes près, au poids d'un modèle de la catégorie inférieure : 1 425 kg justement pour une Hyundai i30 SW 3 cylindres essence. Un poids "plume" qui permet deux choses : des performances suffisantes et surtout des consommations basses. À accélérations quasi identiques, la 508 se distingue uniquement par une vitesse maxi supérieure et quelques dixièmes perdus sur le fameux exercice des reprises ; les différences "chiffrées" se font sur les consommations que nous examinerons en partie "budget". Mais derrière cette similitude, les deux productions du groupe Stellantis se démarquent très clairement par des agréments de conduite contrastés, pour ne pas dire opposés.

Au volant de la C5 X, le conducteur ressent immédiatement la patte Citroën. Direction légère, sièges moelleux et souplesse remarquable des commandes donnent irrémédiablement envie de tailler la route, et pour longtemps. De l'aveu d'un "vieil" essayeur aux



CITROËN C5 X

PLUS
Confort/habitabilité
Rapport prix/équipement
Interface moderne

—

MOINS
Amortissement souple
Public à (re)séduire
Ligne particulière

Dotées du turbo essence de "seulement" 130 ch, ces deux imposantes berlines ne sont évidemment pas des avions de chasse. Mais leur performances suffisent.



CITROËN C5 X

❶ Que l'on se sent bien à l'arrière de la C5 X ! Espace, luminosité et un grand confort de suspension font de cette Citroën une vraie routière taillée pour les longs parcours. ❷ Avec 521 dm³, la capacité de la malle se montre supérieure à celle de la 508 SW, mais la marche de seuil impose de soulever les bagages pour les extraire.





PEUGEOT 508 SW

❶ C'est le gros point faible de la 508 : les places arrière étriquées doublées d'une faible surface vitrée qui invite moins au voyage. ❷ Le volume du coffre (488 dm³) est en revanche dans la moyenne et la modularité facile mais classique avec des dossiers qui se rabattent 2-3/1-3. Le seuil bas facilite les chargements.



PEUGEOT 508 SW

PLUS

Rigueur du comportement
Ligne
Autonomie

—

MOINS

Habitabilité
Tarifs
Interface datée

POUR DES VOITURES AUSSI IMPOSANTES, LEUR POIDS EST LIMITÉ. C'EST BON POUR LES PERFORMANCES ET LA TENUE DE ROUTE •••

importantes douleurs dorsales comme moi, rarement un confort de suspensions m'a autant subjugué. Grosses ou petites, les aspérités de la chaussée sont englouties avec une facilité déconcertante. Mieux et véridique, dans la nuit des Yvelines, brouillard pointant son nez et aucune lune à l'horizon pour illuminer un tant soit peu la campagne francilienne, je n'ai pas vu un ralentisseur (30 km/h) alors que je déboulais à plus de 70 km/h compteur. Trop tard pour freiner ! Qu'importe, les amortisseurs à butée hydraulique ont avalé l'obstacle comme un gamin de 5 ans dévore son goûter, sans broncher et même avec une certaine délectation. Bluffant ! Rares sont les voitures capables de telles prouesses.

Revers de la médaille, ce confort excessivement ouaté rime forcément avec des suspensions souples qui détériorent la rigueur du comportement routier.

Mais c'est une question d'habitude. Oui, la C5 est sujette au roulis, plonge (un peu) au freinage et se cabre légèrement à l'accélération. Rien de dangereux pour autant avec une tenue de route difficile à prendre en défaut et même des vitesses de passage très élevées en courbe une fois la voiture bien posée sur ses suspensions. Nous applaudissons des deux mains le travail des metteurs au point châssis de chez Citroën. Contrairement à certaines productions européennes qui prônent davantage le confort que la précision de conduite, il est possible de se faire plaisir en roulant rapidement dans du sinueux en C5 grâce à un train avant qui permet d'endiguer efficacement le sous-virage en cas d'excès d'optimisme.

Une manœuvre dans laquelle la 508 excelle. C'est simple, là aussi, rares sont les berlines de ce gabarit à proposer un tel agrément de conduite. Le comportement routier est tout bonnement irréprochable. Nous l'avons écrit à plusieurs →

L'avis de Stanislas Larroumet

Rarement une voiture m'a donné autant envie d'avaler les kilomètres, dans un confort royal. J'adore !

80% *Quotient Émotionnel*



reprises lors des nombreux essais effectués au volant de celle qui s'apparentait, à l'époque, à une grosse 308. C'est sûr que le plaisir est immense aux commandes de la Peugeot, supérieur à celui ressenti à bord de la C5, avec ici l'envie d'avoir une mécanique plus performante, ce qui n'est malheureusement désormais le cas qu'avec les chères et lourdes versions hybrides à l'agrément de conduite altéré par la masse. Au contraire de la C5 qui dispose d'un PureTech 180 ch. Du grand art, cette Peugeot ! D'autant qu'elle propose un confort certes plus ferme que la C5, mais d'un niveau très satisfaisant que bien des rivales jalousent. Nous retrouvons avec joie le fameux compromis confort/tenue de route/agrément qui fut longtemps la marque de fabrique des sochaliennes.

VIE À BORD

À l'époque, dans les années 80-90, les Peugeot arrivaient aussi à combiner plaisir au volant, confort et habitabilité. Aujourd'hui, c'est terminé. Les habitacles étriqués, c'est bien ici. De familiale, la 508 SW n'a que le nom. L'espace aux jambes dévolu aux passagers arrière s'avère tout simplement ridicule avec seulement 25 cm. Pire, l'accès à la banquette se montre peu aisé à cause d'une garde au toit limitée à laquelle s'ajoute une surface vitrée minimaliste. Comme au sein d'une même famille, le sens de l'accueil diffère à bord d'une auto. Chez Citroën, il est excellent. À l'arrière, les passagers prennent facilement place sur une large banquette prévue pour trois personnes et l'espace aux jambes se révèle généreux (32 cm), tout comme la garde au toit.

Bref, chacun sent immédiatement que la C5 a été conçue pour les Chinois, chez qui l'habitabilité est primordiale.

Idem côté coffre où elle engloutit quelques décimètres cubes de plus de bagages (521 contre 488 dm^3). La Citroën enfonce le clou en matière de technologie embarquée où elle dame le pion à sa cousine pourtant considérée comme "access premium". Si l'instrumentation face au conducteur adopte un design quelconque, l'écran tactile de 12 pouces de dernière génération propose des graphismes léchés et surtout une qualité sans commune mesure avec le petit combiné de 10 pouces seulement de la 508 qui renvoie la Peugeot à la décennie précédente…

BUDGET

La firme au lion n'oublie pas sa féroce volonté de monter en gamme. Comptez 38 800 € en tarif de base pour rouler en 508 SW et 42 000 € pour cette finition intermédiaire Allure Pack. C'est trop cher, surtout comparé aux 32 900 € (Feel) de la Citroën, 38 000 € ici en Shine, bien meilleur marché. D'autant qu'elle ajoute à sa dotation de série un affichage tête haute très lisible, une caméra de

VERDICTS

SUR LA ROUTE :
PEUGEOT 508

VIE À BORD :
CITROËN C5 X

BUDGET :
CITROËN C5 X





Sur cette image, l'impression que la C5 X concourt dans une catégorie supérieure saute aux yeux. Pourtant, à part la hauteur, les gabarits sont assez proches.

stationnement avant et des jantes de 19 pouces contre 17 pour son onéreuse cousine qui répond mollement avec un hayon motorisé, en option à 450 €, indisponible en Shine sur la C5 mais livré de série en Shine Pack, non compatible avec cette motorisation. Côté consommation, il faut pinailler pour trouver l'une moins sobre que l'autre. Car la C5 réclame 7,1 l de sans-plomb tous les 100 km quand Peugeot se contente de 6,8 l/100 km. Les gros rouleurs apprécieront toutefois la très large autonomie (911 km) de la Lionne grâce à son réservoir de 62 l contre 53 l pour la Citroën (746 km). ■



Prime à la nouveauté avec une victoire de cette C5 X qui nous a séduits par son excellent confort et ses tarifs plus doux.

CITROËN C5 X
PureTech 130 ch EAT8 Shine
PEUGEOT 508 SW
PureTech 130 ch EAT8 Allure Pack

EN CHIFFRES

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

Depuis soixante-dix ans, nos techniciens vérifient, grâce à des appareils d'une grande précision, comportement routier, performances, freinage et consommation sur l'anneau de vitesse de 2,5 km et le circuit routier de 6,5 km de l'autodrome de Linas-Montlhéry.

	Citroën C5 X	Peugeot 508 SW
Moteur/Transmission		
Puissance maxi	130 ch à 5 500 tr/mn	130 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/mn	230 Nm à 1 750 tr/mn
Type	3 cyl. en ligne, turbo essence	3 cyl. en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	1 199 cm³/7 CV	1 199 cm³/7 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatique/8	automatique/8
Châssis		
Diamètre de braquage	11,7 m	11,4 m
Pneumatiques	205/55 VR 19	215/55 WR 17
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement	4,81/1,82/1,49/2,79 m	4,78/1,86/1,42/2,79 m
Poids/tractable freiné	1 450/1 050 kg	1 475/1 290 kg
Performances		
1 000 m d.a.	32,2 s	32,2 s
0 à 100 km/h	10,4 s	10,4 s
90 à 130 km/h en Drive	9,6 s	10 s
Vitesse maxi	199 km/h	203 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/32/65 m	10/32/65 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	32 cm	25 cm
Largeur aux coudes AV/AR	147/143 cm	148/142 cm
Volume de coffre	521 dm³	488 dm³
Niveau sonore		
À l'arrêt/90/130 km/h	37,2/63,5/68,5 dB	37,4/64,7/68 dB

LE BUDGET

Prix	**38 000 €**	**42 600 €**
Malus écologique (CO_2)	230 € (136 g/km)	240 € (137 g/km)
Prix du modèle essayé (1)	39 300 €	43 970 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité

(1) Malus et options inclus.

Équipements communs

6 airbags, accès et dém. sans clé, AFIL, aide park. + cam. recul (AV et auto sur Citroën), clim auto, détect. pluie/lum., jantes alliage (17 pouces sur Peugeot, 19 pouces sur Citroën), lect. panneaux, phares 100% LED, régul. vit. adapt., syst. multimédia avec écran tactile/GPS/Mirror Screen…

Options

Citroën C5 X : pare-brise chauffant (150 €), peinture métallisée (720 à 1 270 €), sellerie cuir (1 400 à 2 000 €), sièges avant chauffants (200 €)…

Peugeot 508 SW : attelage (790 €), hayon motorisé (450 €), pare-brise chauffant (100 €), peinture métallisée (720 à 920 €), sellerie cuir (1 400 €), sièges avant chauffants (200 €), stationnement automatique (600 €)…

Consommations		
Moyenne	7,1 l/100 km	6,8 l/100 km
Ville/route/autoroute	7,7/6,8/6,8 l/100 km	7,7/6,5/6,2 l/100 km
Autonomie/réservoir	746 km/53 l	911 km/62 l

Note EuroNCAP	**En cours**	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**Chine**	**France**

LE CHOIX DE *L'AUTO-JOURNAL*

CITROËN C5 X

Moins plaisante à mener, certes, à cause d'une souplesse générale qui séduira peu les "pilotes", la C5 X reprend le flambeau des grandes berlines de la marque et apporte un vent de fraîcheur dans une catégorie terriblement traditionnelle. Extrêmement confortable, plus moderne et plus vaste, elle s'impose face à une 508 à la technologie embarquée désuète, peu habitable et vendue trop cher.

■ bon/ ■ moyen/ ■ mauvais dans sa catégorie

SPORTIF DU DIMANCHE

Premier SUV coupé électrique de Volkswagen, l'ID.5 soigne son style. Dans cette version sportive GTX, il entend aussi flatter les amateurs de conduite. En échange, il exigera 3 500 € de plus que son cousin l'ID.4. Le jeu en vaut-il la chandelle ?

Par **Vincent Desmonts** Photos **Yann Lefebvre**

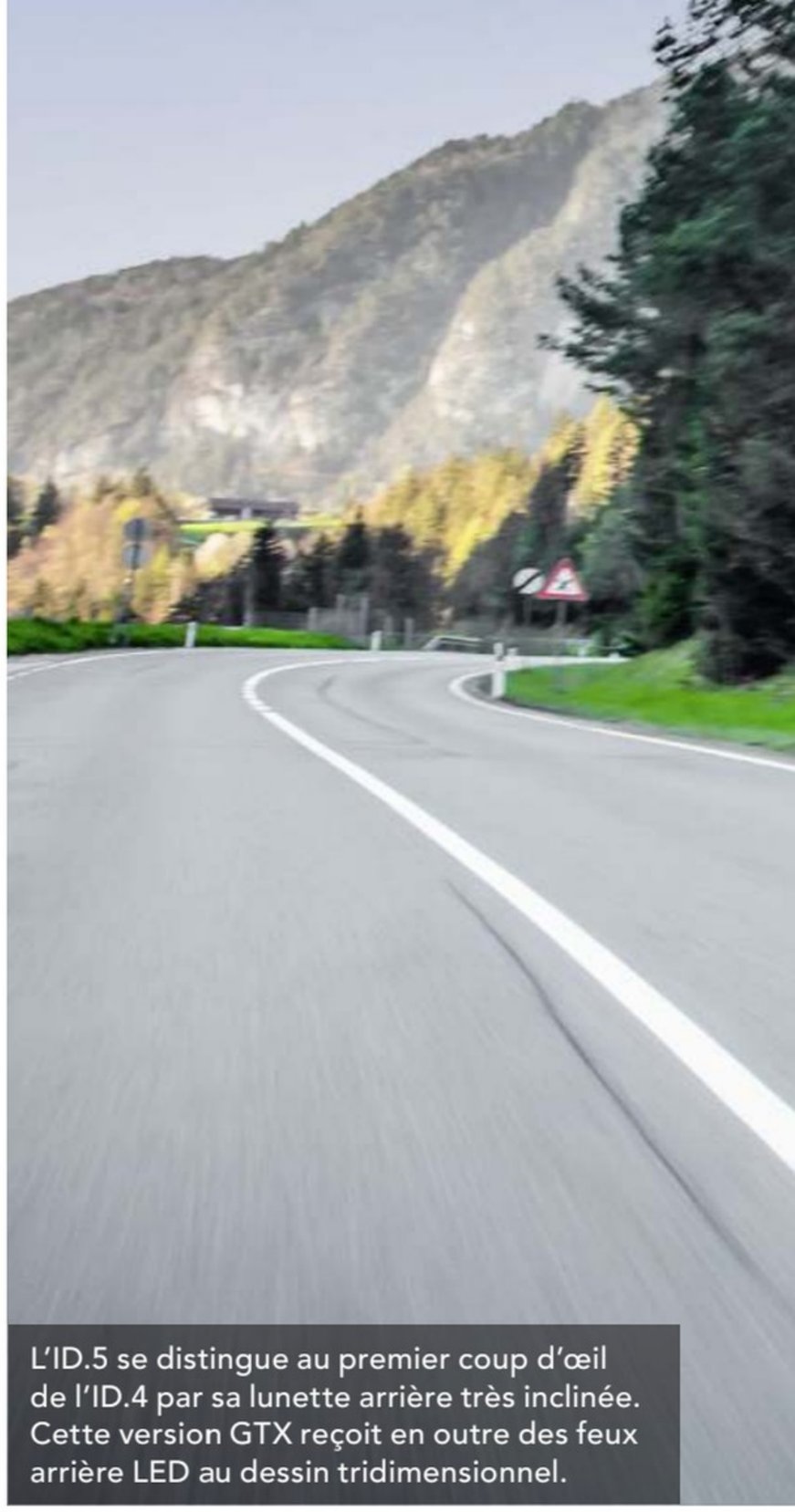
Il fut un temps, pas si lointain, où le mot "coupé" évoquait des lignes fuselées à l'élégance envoûtante et de nobles motorisations, souvent multicylindres. Tant pis si le coffre était petit et si les places arrière étaient étriquées ! Aujourd'hui, ces coupés racés ont pour ainsi dire disparu, supplantés par les SUV "coupés" (j'insiste sur les guillemets), parfois 100 % électriques comme cet ID.5. La passion y perd ce que les aspects pratiques et l'écologie y gagnent… Mais au fait, comment distingue-t-on un ID.5 de son cousin l'ID.4 ? Avec sa ligne de pavillon fuyante et sa lunette arrière plus inclinée, bien sûr ! Mais aussi grâce à d'autres subtils détails, tels les boucliers spécifiques, les bas de caisse latéraux peints (ils sont en plastique noir sur l'ID.4), les arches de pavillon grises ou encore le toit noir. Son profil "affiné" lui permet également d'afficher une aérodynamique légèrement améliorée. Quant à cette version sportive GTX, elle arbore des feux arrière spéciaux et s'offre de série des phares à LED matriciels reliés par un bandeau lumineux.

À l'intérieur, faire la différence est moins évident. Du moins à l'avant. Nous retrouvons la planche de bord de l'ID.4, qui brille toujours autant par son aspect épuré… pour ne pas dire par son dépouillement ! L'instrumentation numérique face au conducteur apparaît une fois de plus riquiqui.

La qualité de certains plastiques a aussi de quoi faire tiquer.

Pinaillage ? Peut-être… jusqu'au moment où le beau soleil printanier vient taper sur le dessus de la planche de bord, revêtu d'un matériau dur et brillant qui se reflète abondamment sur le pare-brise ! Un phénomène tellement marqué qu'il rend parfois difficile la lecture des panneaux… Fâcheux tout de même sur une auto de ce tarif.

Heureusement, l'équipement est riche : à la dotation déjà complète de l'ID.4 (sièges et volant chauffants, climatisation bizone, GPS, jantes alliage, régulateur adaptatif…), l'ID.5 ajoute la caméra de recul, la clé mains-libres, l'assistant au créneau ou encore un écran tactile plus grand



L'ID.5 se distingue au premier coup d'œil de l'ID.4 par sa lunette arrière très inclinée. Cette version GTX reçoit en outre des feux arrière LED au dessin tridimensionnel.



La position de conduite est très facile à trouver. Mais la partie supérieure de la planche de bord, faite dans un plastique dur et brillant, se reflète abondamment sur le pare-brise. Gênant !





❶ L'écran tactile de 12 pouces bénéficie de la toute dernière version du logiciel Volkswagen, qui offre une meilleure réactivité et élimine bon nombre de bugs. Mais l'ensemble reste peu ergonomique. ❷ Pas de palettes au volant, hélas ! Pour augmenter manuellement la récupération d'énergie, il faudra se contenter d'un mode "B". ❸ Réduite à sa plus simple expression, l'instrumentation numérique est chargée, mais reste lisible.





CEUX QUI SOUHAITENT UN ENGIN SILENCIEUX ET REPOSANT À CONDUIRE SERONT SERVIS ●●●

(12 pouces). Seul "oubli" : l'excellent système de conduite semi-autonome Travel Assist 2.5, facturé dans un pack à 1 750 €.

Sur le plan de l'habitabilité, l'ID.5 ne sacrifie rien sur l'autel du style.

Les places arrière sont toujours aussi accueillantes, la garde au toit conviendra aux plus grands, et la large découpe des portières facilite l'accès. Le "coupé" se paie même le luxe d'afficher un volume de coffre (très) légèrement supérieur à celui de l'ID.4 : 549 dm³ contre 543 ! L'ouverture large et le seuil relativement bas simplifient de surcroît les opérations de chargement. Dommage que le plancher de coffre mobile soit facturé en supplément (450 € avec la climatisation trizone et le filet de retenue des bagages). Mesquin !

Tous les ID.5 adoptent d'office une batterie d'une capacité de 77 kWh, la plus grosse ➔

PLUS
Habitabilité et coffre
Rapport prix/équipement
Contenu technologique

MOINS
Autonomie décevante
Interfaces peu intuitives
Sensations lissées

L'ID.5 GTX se comporte en élève appliqué : il trace sa route sereinement. Mais inutile de le brusquer, vous n'en tirerez rien de plus…



Les ID.5 dotés – comme ici – des phares LED matriciels se reconnaissent au bandeau lumineux qui relie les blocs optiques.

disponible sur la plate-forme électrique du groupe Volkswagen. Mais si les versions d'entrée de gamme se contentent d'un moteur synchrone sur l'essieu arrière (174 ou 204 ch), cette variante GTX, qui se veut l'équivalent du label GTI des Volkswagen thermiques (drôle d'idée !), reçoit pour sa part un second moteur (asynchrone celui-là) en renfort sur l'essieu avant. L'ensemble affiche 299 ch et un couple généreux de 460 Nm. Ainsi gréé, l'ID.5 GTX assure des performances plus que correctes, avec un 0 à 100 km/h en 6,3 s, tandis que la vitesse maximale est fixée à 180 km/h, au lieu de 160 km/h pour les versions plus modestes. Pour autant, n'espérez pas des démarrages instantanés à la manière des Tesla les plus énervées : les accélérations sont efficaces mais très linéaires.

De son côté, le châssis se montre compétent. La direction est plutôt précise.

Toutefois, inutile de se précipiter sur la première route sinueuse dans l'espoir de s'amuser avec l'équilibre du châssis : même en haussant le rythme, le train arrière reste obstinément rivé à la trajectoire pendant que la direction confond



❶ La ligne de pavillon plus fuyante que sur l'ID.4 n'entrave en rien l'accès aux places arrière. ❷ Des places arrière qui accueilleront confortablement deux adultes, voire trois grâce au plancher plat. ❸ Le coffre est légèrement plus grand que celui de l'ID.4. Son ouverture large et son seuil assez bas le rendent pratique.





lourdeur et consistance. Fans de la Golf GTI, passez votre chemin !

En revanche, ceux qui recherchent un engin silencieux et reposant à conduire seront servis. Ils apprécieront notamment le système de récupération d'énergie proactif, qui ralentit automatiquement l'auto à l'approche d'un changement de limitation de vitesse ou d'un véhicule plus lent. Un dispositif bien pratique, même si personnellement, je ne cracherais pas sur des palettes au volant afin de pouvoir reprendre la main de temps à autre. Autre astuce bienvenue : non seulement les points de recharge sont indiqués sur la cartographie du GPS, mais y sont également affichées leur puissance ainsi que leur disponibilité. Les voitures électriques n'arrêtent pas le progrès pour tenter de vous faciliter la vie et de compenser leurs fausses promesses d'autonomie. Néanmoins, l'ID light, ce bandeau lumineux à la base du pare-brise par lequel l'auto est censée communiquer avec ses occupants, tient plutôt du gadget. Et l'autonomie dans tout ça ? Lors de notre essai sur les routes de montagne du Tyrol, nous avons relevé une consommation de 20 kWh/100 km, soit une autonomie de 385 km sur route. Une valeur juste moyenne, qui devrait, selon nos estimations, tomber à environ 250 km sur autoroute. Encore un peu limité pour effectuer de longs trajets avec un minimum d'arrêts au stand ! ■

VOLKSWAGEN ID.5

GTX 299 ch/77 kWh
Pro Performance

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■	299 ch
Couple maxi	■	460 Nm
Type AV/AR		2 électriques asynchrone/synchrone à aimants permanents
Puissance fiscale		5 CV
Transmission		aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports		réducteur/1
Batterie/capacité utile	■	lithium-ion/77 kWh
Châssis		
Diamètre de braquage	■	11,57 m
Pneumatiques AV-AR		235/50-255/45 R 20
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement		4,60/1,86/1,62/2,77 m
Poids/tractable freiné		2242/1200 kg
Performances		
0 à 100 km/h	■	6,3 s
Vitesse maxi	■	180 km/h
Coffre		
Volume de coffre	■	549 dm³

LE BUDGET

Prix	■	**57950 €**
Bonus écologique (CO_2)	■	2000 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé (1)		70230 €
Garantie	■	2 ans, km illimité (2)

(1) Bonus et options inclus. (2) Batterie : 8 ans ou 160000 km.

Équipements de série ■

7 airbags, accès/dém. sans clé, AFIL act., aide park. AV/AR et créneau, Bluetooth, cam. recul, charg. induct., clim auto, détec. fatigue, ESP, frein. anticollision, jantes all. 20 pouces, lect. panneaux, LED matriciels, régul. vit. adap., sellerie similicuir partielle, sièges AV chauff. syst. multimédia écran tactile/GPS/Apple et Android/radio DAB, volant multifonction chauffant…

Options

Affich. tête haute et hi-fi (1450 €), clim auto trizone, plancher de coffre mobile et filet à bagages (450 €), conduite semi-autonome, caméra 360° et hayon électrique (1750 €), pompe à chaleur (1100 €), susp. sport/pilotées (400/1300 €), sièges AV sport massants électriques (3150 €), toit pano + vitres latérales AV en verre feuilleté (1250 €)…

Consommation/Autonomie/Recharge		
Mixte	■	17,9 kWh/100 km
Autonomie		jusqu'à 489 km
Chargeur AC/DC	■	11/150 kW
Temps de charge sur 2,3/11/150 kW (DC)	■	42 h 45/7 h 30/30 mn (5 à 80 %)
Note EuroNCAP		**5 étoiles**
Pays de fabrication		**Royaume-Uni**

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★★☆

Plus élancé, mieux équipé, l'ID.5 apporte un supplément d'âme par rapport à l'ID.4. Au prix fort, au passage. Cette version GTX, quant à elle, usurpe son appellation sportive : bien que compétente et performante, elle manque de caractère pour véritablement se distinguer.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

LES EXPERTS AJ

En 2022, un break familial 7 places tout confort, neuf, à moins de 19 000 €, qui roule avec un carburant à moins de 1 € le litre, c'est simple, il n'y en a qu'un : le Dacia Jogger ! Pour autant, cette nouvelle Dacia a-t-elle séduit nos Experts ? Pas sûr…



Il ne faut pas être trop exigeant sur la qualité des matériaux ou la finition. C'est simple et rustique, mais au moins tout le monde s'y retrouve facilement.



Embarquer à 7 coûte 750 € de plus. Et il faut voyager léger : le coffre est réduit à 210 dm³ au lieu de 625 dm³ avec les deux derniers sièges repliés.



En charge, avec famille et bagages, il est à la peine. Nous avons simulé l'exercice : 4 s de perdues de 0 à 100 km/h et près de 5,5 s en reprise en 4e !

DACIA JOGGER

1.0 Eco-G 100 ch 7 places Confort – **18 500 €**
Malus écologique : 0 € (121 g/km CO_2)



Même si la consommation en GPL frise les 10 l/100 km, au prix du litre, c'est rentable. En revanche, cette version consomme aussi davantage, lorsqu'elle carbure au SP95, que sa jumelle TCe 110 ch (7,3 l/100 km contre 6,7 l/100 km).

PHOTOS YANN LEFEBVRE



Franck Lagorce (Pilote)

- Formule 1 chez Ligier en 1994-1995.
- 10 participations aux 24 Heures du Mans et plus de 25 victoires en Trophée Andros.



Mélina Priam (Journaliste)

- Des centaines de voitures essayées en vingt ans, de la Ford T 1923 à la Volkswagen ID.3, en passant par l'Opel GT 1972 ou la Lamborghini Aventador.



Ghislain Bacon (Taxi)

- Vingt-cinq ans d'expérience.
- Des millions de kilomètres parcourus.

PORTRAITS CLÉMENT CHOULOT

"Certains diront que c'est mon côté pilote qui ressort, mais ce Jogger est sous-motorisé. En charge, dépasser un camion doit virer à l'enfer!"

L'avis du pilote

50% Quotient Émotionnel

Autant j'avais trouvé la Sandero bien réalisée, autant là, l'environnement du poste de conduite est vraiment basique et triste. J'ai la sensation de retrouver une voiture des années 80. Je crois que même à ce prix-là, il doit être possible d'éviter de l'équiper avec les commodos de Laguna première génération. C'est kitch à souhait! Et, assez étrange, le volant n'est pas tout à fait en face du conducteur : il est très légèrement décalé de quelques millimètres à gauche… Sinon, je vais m'abstenir de parler du moteur : il n'y en a pas!
J'exagère à peine : c'est vraiment trop juste pour un usage familial. En revanche, bon point à l'embrayage, souple, à la boîte de vitesses, ferme et bien guidée – pourtant, Dieu sait si aujourd'hui je suis devenu réfractaire aux transmissions manuelles pour la conduite de tous les jours –, et il n'y a rien à reprocher au châssis. Ce Jogger est bien suspendu, confortable. Le comportement routier est équilibré et le freinage offre un mordant sécurisant. Mais c'est limite dangereux de se lancer dans un dépassement à 110 km/h.

"OK, il n'est ni très luxueux ni sexy, encore que certains lui trouvent un air de break Volvo, mais l'offre est imbattable et pas indigente!"

L'avis de la journaliste

50% Quotient Émotionnel

Certes, le Jogger n'est pas un avion de chasse, ce n'est pas le grand luxe à bord mais… même s'il vient de rehausser ses tarifs, 18 500 € pour une voiture familiale neuve, garantie trois ans, confortable, assez spacieuse, capable d'embarquer soit 7 personnes soit 5 et les bagages de tout le monde – il ne faut pas rêver, c'est l'un ou l'autre, les sièges d'appoint étant dans le coffre –, c'est unique sur le marché. En plus d'être accessible à l'achat pour le plus grand nombre, ce Jogger Eco-G est économique à l'usage grâce à sa bicarburation. Bien sûr, il faut privilégier l'utilisation au GPL car, lorsqu'il carbure au sans-plomb, outre le fait d'être moins performant, il est aussi plus gourmand (7,3 l/100 km) que son jumeau TCe 110 ch (6,7 l/100 km). Pousser dans ses retranchements une motorisation moins puissante la rend plus gloutonne… En GPL, il l'est encore plus (presque 10 l/100 km), mais comme le litre de carburant coûte deux fois moins cher, je vous laisse calculer. Petit atout supplémentaire du Jogger Eco-G : son autonomie. En cumulant celle possible en essence et celle en GPL, on peut effectuer presque 1 100 km non-stop : à rendre jaloux un bon vieux break diesel d'occasion!

"Ce n'est pas une voiture "plaisir" et il est bruyant, mais ce Jogger permet de partir en vacances en famille à moindre coût!"

L'avis du taxi

40% Quotient Émotionnel

Nous n'allons pas nous raconter des histoires : impossible de ne pas sentir que l'on est au volant d'une voiture "low cost".
Les miracles n'existent pas : à ce prix-là, vous ne pouvez pas avoir les dernières technologies, la sellerie cuir et tout le toutim. Le 3 cylindres est franchement bruyant : Dacia a oublié les isolants. Il y a des vibrations dans le pédalier. L'ambiance est ultra-simpliste et les matériaux restent très basiques, mais il faut tout de même noter le petit effort consenti avec les inserts en tissu pour apporter une touche un peu plus sympa. La position de conduite est bien ; je m'attendais à pire. Surtout, quel espace à bord : chapeau! L'absence de tunnel de servitude permet à trois adultes de s'installer sans difficulté, et l'accueil est plutôt bon avec une banquette légèrement surélevée, assez confortable. En version 5 places, le coffre est immense ; c'est juste dommage que les deux sièges supplémentaires ne s'escamotent pas complètement. Ce n'est définitivement pas une voiture pour se faire plaisir au volant, mais elle est utile et bien faite.

TOUS LES MODÈLES DU MARCHÉ



EN VENTE ACTUELLEMENT

Retrouvez toutes nos actualités et nos essais sur autojournal.fr


CLÉMENT CHOULOT

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital


NICOLAS SOLER

Renault Captur

Fiable, le TCe 120 ch du Renault Captur ?

J'envisage l'achat d'un Captur de juin 2016 qui a 36 500 km : Intens Energy TCe 120 EDC. Il a été suivi pendant cinq ans par un agent Renault. C'est un véhicule presque aussi présentable qu'un neuf, mais j'ai entendu quelques critiques quant à la fiabilité du moteur, certains ayant lâché avec peu de kilomètres au compteur. Qu'en pensez-vous ? ***A. C.***

La réputation du moteur 1.2 TCe n'est plus à faire. Toutefois, si les problèmes de fiabilité sont bien réels avec des casses moteur avant 50 000 km, ils ne concernent que les modèles produits jusqu'à 2016. Renault n'ayant pas fait montre d'une grande transparence sur cette histoire, il est difficile de se montrer rassurant et définitif. Il existe une note interne que votre agent a en sa possession. Demandez-lui de vous la fournir et de vous prouver que le modèle que vous vous apprêtez à acheter n'est pas concerné par ce problème.

Quel SUV d'occasion pour 17 000 € ?

Je dois acheter assez rapidement un petit véhicule, type SUV. Montant : 17 000 € environ. Essence. Avec malgré tout un peu de pêche ! Il me faut une voiture silencieuse et confortable et avec peu de bips sonores. Que me conseillez-vous ? ***A. T.***

Vous en demandez beaucoup. Renault Captur et Peugeot 2008 me semblent en effet deux bons choix, idéalement avec des puissances moteur de, respectivement, 140 et 130 ch. À 17 000 € et un faible kilométrage, j'ai peur que vous ne deviez vous contenter des versions 100 ch, pas désagréables mais peu nerveuses. Pour la question des bips sonores, c'est plutôt une Dacia, genre Sandero Stepway, qui vous laissera voyager en paix.


YANN LEFEBVRE

Peugeot 2008


YANN LEFEBVRE

Skoda Kamiq

Trop agaçant, mon Kamiq…

J'ai récemment acheté un Skoda Kamiq, qui se révèle très mal fini et truffé de rossignols, avec des plastiques qui se dilatent à la chaleur, au point que j'ai décidé de m'en séparer, la concession m'indiquant ne rien pouvoir faire. Avez-vous des modèles à conseiller aux alentours de 30 000 € maximum, qui sont exempts de bruits parasites et brillent par leur finition ? ***R. G.***

En premier lieu, il faut savoir que ce type de problème arrive sans que l'on puisse incriminer l'ensemble de la gamme, le Kamiq n'étant pas connu pour ce type de défaut. Je comprends en revanche votre sentiment et si le concessionnaire n'est pas capable de vous proposer une solution, alors autant aller voir ailleurs. Dans la même catégorie : Renault Captur et Peugeot 2008 (finition haute), Mazda CX-30, Opel Mokka. Un peu plus chers (et plus gros) : Kia Sportage, Hyundai Tucson, Citroën C5 Aircross.

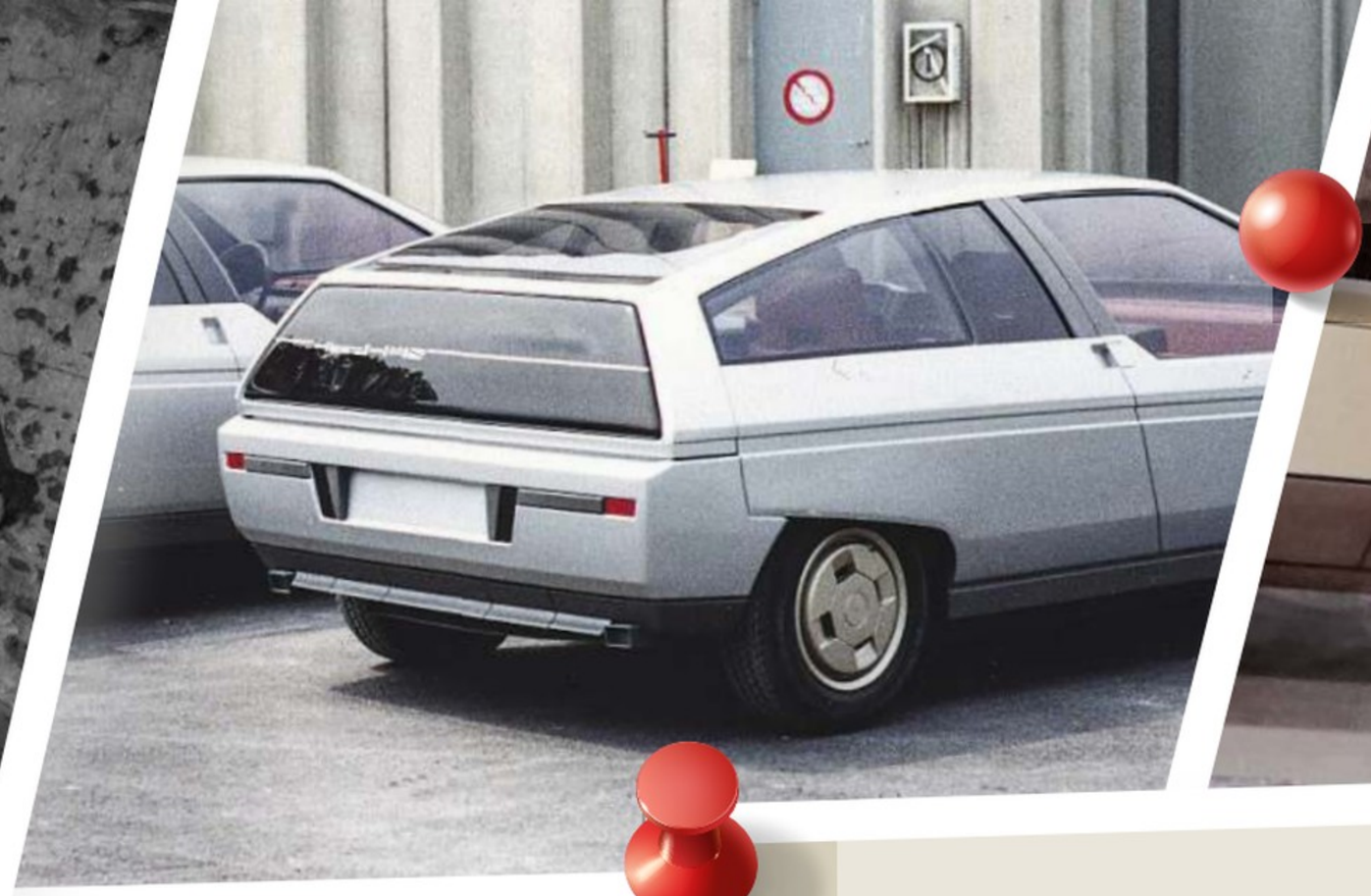
POSEZ VOS QUESTIONS et retrouvez l'ensemble des réponses sur **www.lechefdesessais.fr** ou contactez-nous par courrier/e-mail : 40, avenue Aristide-Briand – 92220 Bagneux – **autojournal@reworldmedia.com – www.autojournal.fr**

10 FRANÇAIS QU'ON AU

Les constructeurs français ont toujours eu des idées de génie ! Hélas, les finances ou décisions directoriales ont mis au rebut de nombreux projets novateurs. Ils devaient changer la vie des Français, ils ont finalement échoué. Voici l'histoire de dix voitures qu'on aurait pu aimer.

Par **Christophe Bonnaud**









AISES

RAIT PU AIMER





LE SUV COUPÉ DE DACIA

Lorsqu'ils tournent autour de la maquette du Dacia Duster Coupé, les dirigeants du groupe Renault et de la marque Dacia sentent qu'il se passe quelque chose : et si ce marché du SUV coupé au style dynamique pouvait prendre de l'ampleur ? Au milieu des années 2010, voilà à peine une décennie, la réponse n'est pas encore claire. Et le constructeur français entre dans une période de turbulences. Thierry Bolloré (patron du groupe Renault jusqu'en 2019) signe avec ses équipes l'arrêt de ce projet. Au grand dam des designers dirigés par Laurens van den Acker. Le coupé Dacia Duster aura au moins préparé le terrain pour le Renault Arkana ! Depuis, Dacia est parti sur de nouvelles bases, avec une identité et un design que l'on a découverts avec le concept Bigster. Mais la marque est passée à côté d'une occasion de s'implanter sur ce marché aujourd'hui porteur. Ce coupé Duster n'est pas le seul à avoir connu l'échec, malgré ses qualités et son concept avant-gardiste. Renault, Peugeot, Alpine et Citroën ont tous vécu dans leur histoire un tel scénario, où le monde s'écroule après qu'un projet qui tutoyait la mise en production a été stoppé net.



LES COUPÉS

ARCHIVE CHRISTOPHE BONNAUD



Auteur du design de la berline, Bertone tente le coupé BX.

CITROËN BX COUPÉ • 1982
À L'ASSAUT DE BMW !

En 1982, on ne parle pas encore de SUV, encore moins de crossovers dynamiques, mais de coupés ! Et Bertone – qui vient de dessiner la BX – propose à Citroën d'aller chasser sur les terres de BMW avec son dérivé coupé. Les notes de Bertone précisent qu'il est complètement différent de la berline, plus bas et raffiné à l'intérieur. Il doit être *"le porte-drapeau de Citroën dans le segment des compactes"*. Son gabarit est pratiquement celui de la berline avec 4,30 m de long et quatre vraies places, celles à l'arrière disposant d'un espace *"légèrement inférieur à la BX, mais tout à fait acceptable"*. Bertone a poussé le projet jusqu'aux limites de la production. Les motorisations prévues sont les plus puissantes du groupe PSA, retravaillées pour l'occasion. Ce projet G2 est présenté aux dirigeants de Citroën en mai 1983. Mais Xavier Karcher, directeur de la marque depuis 1979, décide au dernier moment de ne pas le produire.

RENAULT 14 COUPÉ • 1974-1977
L'ANTI-MATRA-SIMCA BAGHEERA

Robert Broyer est un designer important dans l'histoire de Renault. On lui doit le dessin de la R12, l'intérieur de la R5 et le style de la R14. Alors qu'il crée son propre bureau de design en Bourgogne, il propose à la Régie le projet d'un coupé R14. Son design de break de chasse accueille confortablement quatre passagers, sa sellerie est colorée et son cahier des charges prévoit son industrialisation en septembre 1977. Ligier, qui ne produit plus la SM, est ravi d'entrer dans la danse pour le fabriquer, mais le directoire de Renault ne veut pas faire de tort au duo R15-R17, et ne souhaite pas concurrencer la Bagheera de Lagardère. Le coupé R14 est stoppé alors que le prototype a réalisé des essais concluants. Entre-temps, Robert Opron est arrivé à la direction du style Renault avec le projet du coupé Fuego, qui sera lancé en série en 1980.

ARCHIVE ROBERT BROYER



Trois ans d'études, un proto roulant et… rien en série !

LES MINI-RÉVOLUTIONNAIRES



ARCHIVE CHRISTOPHE BONNAUD

DACIA DUSTER COUPÉ • 2016

En 2016, le design Renault lance des programmes commandos, hors plan produit. Parmi eux, le projet du Dacia Duster habillé d'une silhouette dynamique, aujourd'hui à la mode. Hélas, le coupé Duster passe à la trappe.

D.R.



Design étudié par Peugeot, proto réalisé par Heuliez.

PEUGEOT 607 COUPÉ • 1999
PAS LE BON TIMING

Le remplacement de la 605 par le projet Z8 donne naissance à une grande routière au design particulièrement affûté : yeux en amande, profil dynamique, couvercle de malle concave et feux arrière effilés. La grande Peugeot séduit et débarque sur le marché en 1999. Le programme donne le jour à un projet de coupé, le Z9, dessiné en interne chez Peugeot et dont le design est supervisé alors par Murat Günak et Gérard Welter. La réalisation de ce véhicule reposant sur une base de 607 raccourcie est confiée au fidèle – mais plus pour longtemps – partenaire français Heuliez. Née un an après la pétillante 206 et un an avant l'indispensable 307, la 607 ne rencontrera pas le succès escompté. Le projet Z9 restera quant à lui à l'état de prototype.

RENAULT VBG • 1975-1986
LA PANDA DE RENAULT

En 1975, alors que Robert Opron prend la direction du style Renault, un vaste programme de recherche d'une petite berline révolutionnaire prend corps. C'est le VBG : Véhicule Bas de Gamme. Des dizaines de maquettes verront le jour en même temps que le cahier des charges évoluera en matière de prestations et de dimensions. Au début des années 80, l'une des maquettes testées auprès d'une potentielle clientèle prend les traits de la future Fiat Panda qui vient juste d'être commercialisée ! Est-ce un pur hasard ? Toujours est-il que cette proposition parmi les dizaines d'autres n'est pas retenue. Le programme s'enlise pour finalement donner naissance, onze ans après son lancement, à la maquette enfantée par Jean-Pierre Ploué, proposition qui servira de base au développement de la future Twingo.



ARCHIVE JEAN-MARIE SOUQUET

Une Panda 4 portes ? Non, la R4 du futur, mort-née !

RENAULT PICCOLA • 1984
LE GÉNIE DE GANDINI

Gaston Juchet, alors responsable du style Renault, expliquait *"qu'avec son projet Piccola, Marcello Gandini, du fait de sa grande compétence technique et d'une expérience acquise chez Bertone, conduisait très bien les démarches innovantes qui posaient les vraies questions aux architectes automobiles"*. Le designer italien veut gagner en prix de revient de fabrication en repensant l'industrialisation d'une petite Renault. Marcello Gandini propose de raser les usines existantes ! Gaston Juchet se souvient *"qu'au terme de son étude, il est arrivé de Turin avec une énorme caisse. Il a éparpillé toutes les pièces dans une salle puis, en à peine une heure, a assemblé sa voiture. Le plus fort est qu'elle fonctionnait très bien"*. Il faut dire que la Piccola, avec sa coque en matériaux composites moulée d'une seule pièce, ne s'embarrasse d'aucune finition. Renault s'est réservé l'exclusivité de cette étude par crainte qu'un concurrent franchisse le pas ! Mais l'a laissée mourir dans sa boîte…

Gandini, le designer, va assembler sa voiture en une heure !



ARCHIVE JEAN-MARIE SOUQUET

LES AMBITIEUSES

CITROËN F • 1964-1967
AUX FRONTIÈRES DE LA SÉRIE

En avril 1967, alors que la Peugeot 204 est sur la route depuis deux ans, Citroën prend la décision rare de stopper un projet alors en phase d'industrialisation. Ce programme devait amener la marque au cœur du marché des compactes et créer le lien entre les petites bicylindres (2CV et Ami 6) et la DS. Ce projet F était ambitieux : première cinq portes à hayon du constructeur, deux largeurs de véhicule, deux suspensions – métallique et hydraulique – et de nouveaux moteurs dont l'inédit Wankel à piston(s) rotatif(s). À vouloir trop en faire, Citroën se prend les pieds dans le tapis avec une voiture dont l'efficacité dynamique n'est pas assurée. De plus, la technique innovante de soudage du côté de caisse au pavillon a été brevetée par Renault et Citroën ne peut la contourner. Cet échec, unique dans l'histoire de la marque, aura l'avantage de créer un électrochoc : la GS, sa remplaçante, naît en moins de trois ans, avec succès cette fois !

La Citroën F a été arrêtée alors que l'outillage était prêt.



ARCHIVE CITROËN COMMUNICATION



L'idée d'un SUV Alpine existait chez Renault en 1979-1981.

Gandini a réalisé ce SUV et la Supercinq en même temps.



ARCHIVES JEAN-MARIE SOUQUET

PROJET VGR • 1979-1981
LE RANGE ROVER D'ALPINE

À la fin des années 70, le bureau de style Renault aidé par le tout jeune Bureau d'études et de recherches exploratoires (le Berex, implanté à Dieppe) travaillent sur le projet VVA, le Véhicule Vert Alpine. Michel Jardin, qui vient de terminer la Fuego, se penche sur le projet avec une proposition datée de 1979 aux faux airs de Matra-Simca Rancho. Le VVA va se transformer en VGR (Véhicule Grande Randonnée) en 1981 et Marcello Gandini, qui planche alors sur le design de la Supercinq de 1984, exécute une maquette à l'échelle 1/1 de sa vision d'un gros SUV Alpine, sorte de Range Rover des temps modernes. On y retrouve toute l'originalité, voire l'excentricité, des créations du designer italien avec des lignes tendues, des détails croustillants (poignées de portes intégrées) et le dessin des jantes qu'on verra sur des modèles de série. Le VVA comme le VGR n'auront pas de suite.

Neuf ans avant la XM, la proposition de Citroën pour la future CX.



RENAULT W78 • 1993
LA TWINGO SUV

L'euphorie du lancement commercial de la Renault Twingo en 1993 n'empêche pas le constructeur de songer à un engin plus décalé : l'ULM, pour Ultra-Léger Motorisé. Son cahier des charges indique qu'il doit être *"une synthèse moderne des prestations rurales de la Renault 4 et de ce qu'aurait dû être la Méhari"*. Ce projet W78, de 3,50 m de long, doit devenir un véhicule *"des champs, de la montagne et des bords de mer"*. Il est découvrable et à usage local ou régional, ne dispose que d'un seul moteur de 60 ch et pèse 700 kg. C'est sous la direction d'Yves Legal que ce projet débute en 1993. Le gel du style est programmé pour mars 1994, alors que la commercialisation est envisagée fin 1996. Mais le projet est stoppé net après le gel du style.



ARCHIVES DE L'AUTEUR



La Twingo des champs est un projet étudié en 1993.



Un intérieur inédit et lavable, comme celui d'une Méhari !

ARCHIVES CHRISTOPHE BONNAUD

LA LIMOUSINE
CITROËN PROJET E • 1980
MIEUX QUE LA XM ?



ARCHIVE CHRISTOPHE BONNAUD

Lorsque Robert Opron quitte la direction du style Citroën en fin d'année 1974, le constructeur va rester sans patron du style pendant cinq ans. Jean Giret, jusqu'alors bras droit d'Opron, tente de démontrer à sa direction (peu concernée par cette désertion) le savoir-faire de l'équipe de créatifs. En 1980, la CX va sur ses 7 ans et Citroën n'a programmé aucune remplaçante. Giret propose sa vision d'une future grande routière afin de pousser sa direction à prendre une décision. Ce sera un refus d'autant plus dommageable que la CX ne sera remplacée par la XM (dessinée chez Bertone) qu'en 1989. Une perte de temps que le constructeur rattrapera difficilement.

LE DÉFI FRENCHY



PHILLIP ABBOTT/PANORAMIC

Alors que Simon Pagenaud visera fin mai une nouvelle victoire au sein de l'équipe tenante du titre, Romain Grosjean s'apprête à participer pour la première fois aux 500 Miles d'Indianapolis. Sensations fortes garanties.

Par **Alain Pernot**

Lorsqu'il s'est lancé dans l'aventure de l'IndyCar l'an dernier, Romain Grosjean avait fait le choix de ne courir que sur les circuits routiers et urbains et de faire l'impasse sur l'une des spécialités américaines : les speedways (anneaux de vitesse) où les vitesses de pointe peuvent atteindre jusqu'à 380 km/h. Le souvenir de son accident du Grand Prix de Bahreïn de Formule 1 en novembre 2020 était alors encore très vivace dans sa mémoire et même dans sa chair. Depuis, ce mauvais souvenir s'est éloigné et le pilote français a changé d'approche. En fin de saison dernière, il s'est laissé tenter et a disputé sa première course sur l'anneau de Gateway (Illinois). Sur ce petit circuit de seulement 2 kilomètres, soit deux fois moins que la piste d'Indianapolis, le Français s'est initié en douceur aux subtilités de ce pilotage très spécifique.

Depuis, Romain Grosjean est passé de la petite équipe Dale Coyne à l'une des références du championnat. Chez Andretti Autosport, il peut avoir l'ambition de viser le titre des pilotes. Plus question de programme partiel ! L'ex-pilote de F1 s'est embarqué pour une saison complète dont le temps fort sera bien sûr la fameuse courses des 500 Miles d'Indianapolis qui se disputera, comme d'habitude, le dernier dimanche de mai. Comme tous les débutants à Indy, le pilote français a dû passer le Rookie Test. À son époque, même le grand Juan Manuel Fangio, alors quintuple champion du monde de F1, avait dû se soumettre à ce rite initiatique ! Désormais baptisé Rookie Orientation Program et organisé en octobre, cet examen de passage a permis à Romain Grosjean de prendre ses repères dans le temple de l'IndyCar, en même temps que le septuple champion NASCAR Jimmie Johnson, qui a pourtant déjà couru dix-huit fois sur cet anneau mais dans sa précédente discipline. Ces débutants de haut vol ont été invités à prendre possession de la piste de manière graduelle : 10 tours à des vitesses comprises entre 330 et 338 km/h, puis 15 tours de 338 à 346 km/h et enfin 15 tours à plus de 346 km/h. Hélas, cette dernière phase a dû être interrompue un peu après sa première moitié pour cause de pluie.



MICHAEL LEVITT/PANORAMIC

Vainqueur en 2019, Simon Pagenaud a intégré cette saison l'équipe victorieuse l'an dernier.

Romain a pu mesurer le saut dans l'inconnu qui l'attend : *"Même si j'ai déjà fait une course l'année dernière, les émotions provoquées par les speedways sont encore nouvelles pour moi. C'est vrai qu'au premier abord, ce n'est pas vraiment confortable. Je ne me sens vraiment pas comme sur les circuits routiers ou urbains, des environnements dans lesquels je sais quoi faire et comment progresser. Là, je dois tout apprendre!"* Le Frenchie avait, ce jour-là, un conseiller spécial pour l'aiguiller : son patron Michael Andretti, seize participations au compteur derrière le volant. *"Je lui ai dit de prendre son temps, de faire confiance à son fessier pour bien ressentir la voiture et de respecter cette piste. Si on ne la respecte pas, les problèmes ne sont pas loin…"* Comme avait l'habitude de dire son père, le légendaire Mario : *"Il y a deux catégories de pilotes à Indianapolis : ceux qui ont déjà tapé le mur et ceux qui vont le taper."* L'idée étant, bien sûr, de rester le plus longtemps dans la deuxième catégorie !

> *"Les émotions provoquées par les speedways sont encore nouvelles pour moi. Au premier abord, ce n'est pas vraiment confortable. Je dois tout apprendre!"*
> Romain Grosjean

Romain Grosjean a bien écouté le conseil et s'est laissé le temps d'éprouver ces nouvelles sensations.

"C'est étrange, confie-t-il. *Alors que j'étais déjà à près de 320 km/h, je n'ai pas vraiment ressenti cette vitesse. J'ai vraiment eu une sensation de calme et de fluidité. J'imagine déjà ce que ça pourrait être en course, comment dépasser, comment trouver le bon rythme… Je n'ai pas de mal à imaginer que les qualifications sur cette piste, ça doit être énorme!"* Énorme et sacrément piégeux… Demandez à Fernando Alonso. Lors de sa deuxième participation, en 2019, il avait raté sa qualification !

Sur le *superspeedway* d'Indianapolis, Romain Grosjean, qui a aussi participé à une séance fin avril, retrouvera un autre Français : Simon Pagenaud. Celui-ci est loin d'être un néophyte puisqu'il a remporté l'épreuve en 2019. Depuis l'année dernière, il a quitté la puissante équipe Penske pour rejoindre Meyer Shank Racing… l'écurie qui a remporté la dernière édition des 500 Miles d'Indianapolis ! Tous les espoirs sont donc permis pour le pilote poitevin… ■

JAMES GILBERT/GETTY/AFP & RICHARD DOLE/PANORAMIC

Romain Grosjean (à gauche) a pu compter sur les précieux conseils de Michael Andretti (à droite), son nouveau boss !



M. LEVITT/PANORAMIC

Le public va à nouveau pouvoir assister aux 500 Miles d'Indianapolis sans restriction.



C'était en **octobre 1981** *dans* L'Auto-Journal…

EN MESURES

L/l/h :
4,26/1,66/1,38 m

Poids : 1059 kg

Puissance :
90 ch DIN à 5800 tr/mn

1000 m d.a. :
34,1 s

V. max. :
169,3 km/h

Consommation à 90 km/h :
5,75 l/100 km

Cette troisième génération d'Ascona doit beaucoup, sur le plan du style, à la grosse Rekord…

L'OPEL ASCONA 1.6 S *À L'ESSAI*

Au début des années 80, Opel fait encore figure de poids lourd chez les constructeurs européens, grâce notamment à ses Kadett et Rekord. Entre ces deux best-sellers, l'Ascona a su en son temps trouver sa place, et c'est précisément ce modèle de troisième génération qui est ici à l'essai…

Par **André Costa** (1981) / **Thomas Riaud** (2022)

Extraits…

■ "Les lignes de la nouvelle Ascona sont élégantes. Une jolie voiture, cette sœur cadette de la Kadett et de la Rekord, dont elle reprend le style général ainsi que les renflements arrière."

■ "La nouvelle carrosserie Ascona est proposée en 2 et 4 portes dans une version « 3 volumes », et en 5 portes dans une version « 2 volumes ». Il semble que le goût des acheteurs ne fasse pas l'unanimité à propos du profil « 2 volumes », pourtant incontestablement plus pratique à l'usage et doté, d'autre part, toutes choses égales par ailleurs, d'un meilleur Cx générateur d'économie de carburant."

■ "Il semblerait également que les femmes soient dans bien des cas responsables de cet état de choses, la « 2 volumes » ressemblant plus à leurs yeux à une camionnette qu'à une véritable voiture de tourisme."

■ "À quelques exceptions près, les voitures haut de gamme ont conservé la formule tricorps, et cela influe sur le jugement de ceux pour qui l'achat d'une voiture représente un acte social."

■ "Quoi qu'il en soit, *L'AJ* a choisi d'essayer une 5 portes dans sa finition Berlina, qui la classe juste en dessous de la proposition la plus luxueuse, à savoir la SR."



Le tableau de bord de l'Ascona n'est pas, comme d'habitude chez les constructeurs allemands, d'une folle gaieté, mais il respire le sérieux et s'avère agréable à regarder.

" J'ai trouvé un tableau de bord qui, sans ignorer les exigences financières propres à la production de grande série, présente suffisamment d'attrait pour le regard. "

➚ *Ses qualités*

BONNE TENUE DE ROUTE

"Il paraît presque inutile de dire que la voiture est facile à conduire et que son comportement à vitesse moyenne dans n'importe quel style de virage n'inquiétera pas le plus pusillanime des conducteurs."

VITESSE ET ACCÉLÉRATIONS SATISFAISANTES

"On s'aperçoit que si la voiture allemande est nettement plus rapide que ses rivales françaises, si sa nervosité en accélérations se situe à mi-chemin entre les Peugeot 305 SR et 305 S et à un niveau supérieur à la Renault 18 GTS, ses chronos en matière de reprises sont, eux, moins favorables."

MÉCANIQUE DISCRÈTE

"Le filtrage des vibrations mécaniques s'effectue dans d'excellentes conditions, et l'ensemble s'avère généralement silencieux."

➘ *Ses défauts*

MANQUE DE SOUPLESSE DU MOTEUR

"Le défaut principal de la voiture réside sans aucun doute dans son relatif manque de souplesse, qui nécessite un usage fréquent de la boîte de vitesses."

SUSPENSIONS SUR CERTAINS REVÊTEMENTS

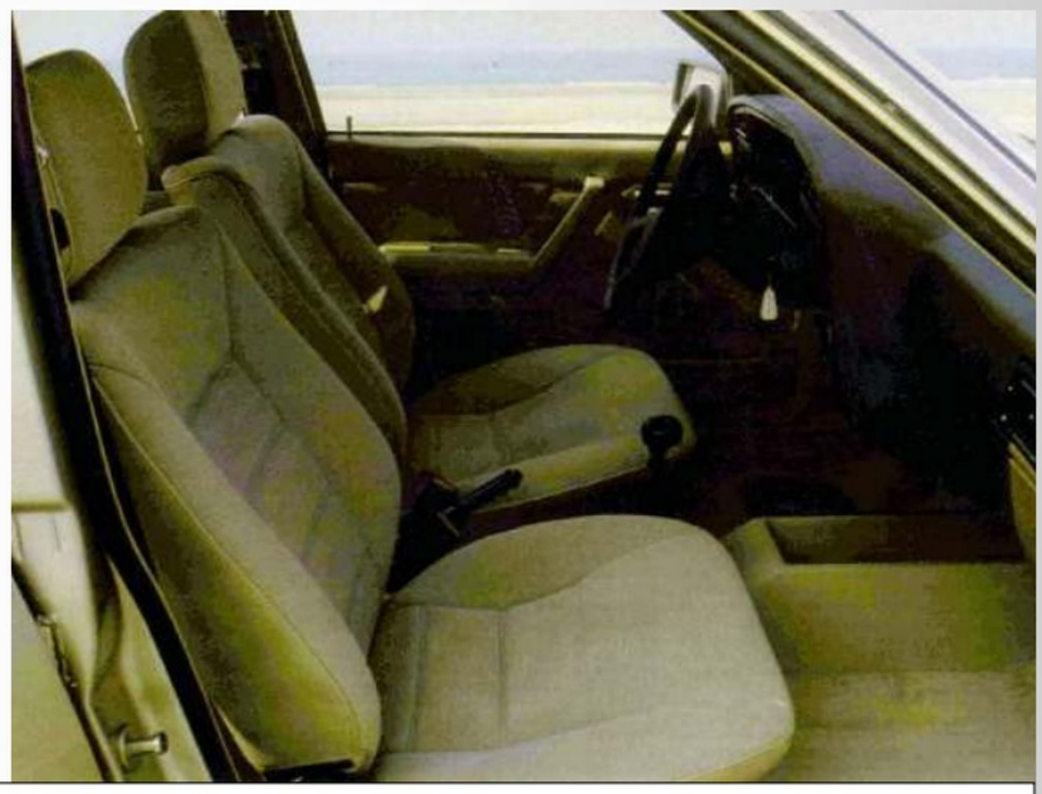
"Une indiscutable détérioration dans le confort sera constatée chaque fois que les suspensions aborderont le domaine des hautes fréquences, c'est-à-dire, par exemple, un goudron légèrement plissé par l'usage et la chaleur."

RÉACTIONS DANS LE VOLANT

"En dehors de la démultiplication abusive dénoncée plus haut, la direction est plutôt douce, mais l'apparition d'un revêtement de qualité médiocre entraînera quelques réactions dans le volant, tout au moins si le conducteur s'avise de virer rapidement."

❶



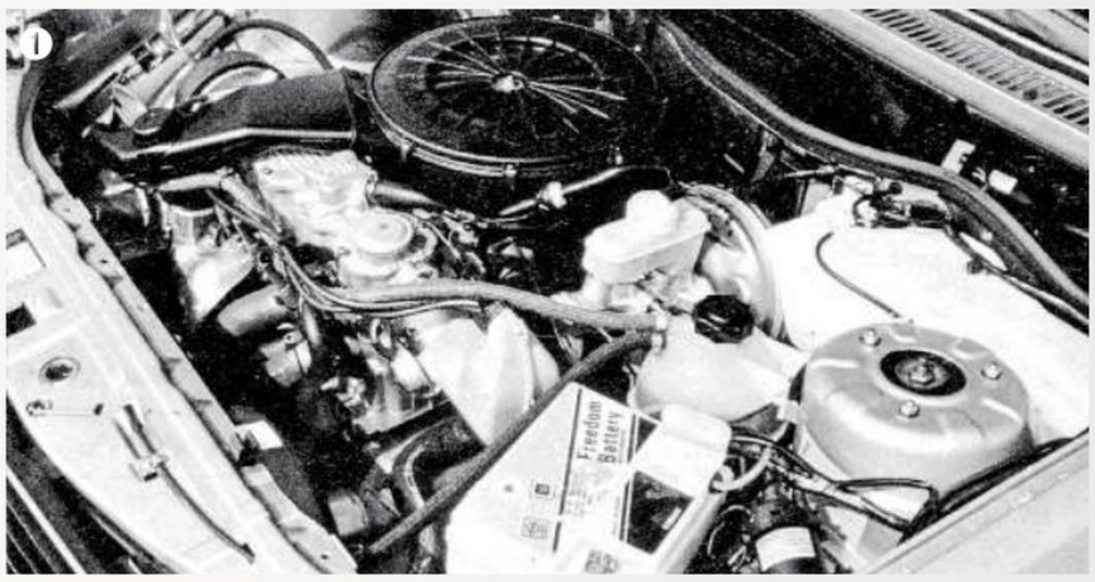


❶ Les sièges, bien dessinés, offrent un très bon compromis entre confort et maintien latéral. L'habitabilité et l'accès sont bien pensés, devant comme derrière. ❷ Particularité de cette génération d'Ascona : elle propose, comme ici, une variante 2 volumes dotée d'un hayon, plus modulable que la berline tricorps.

❷

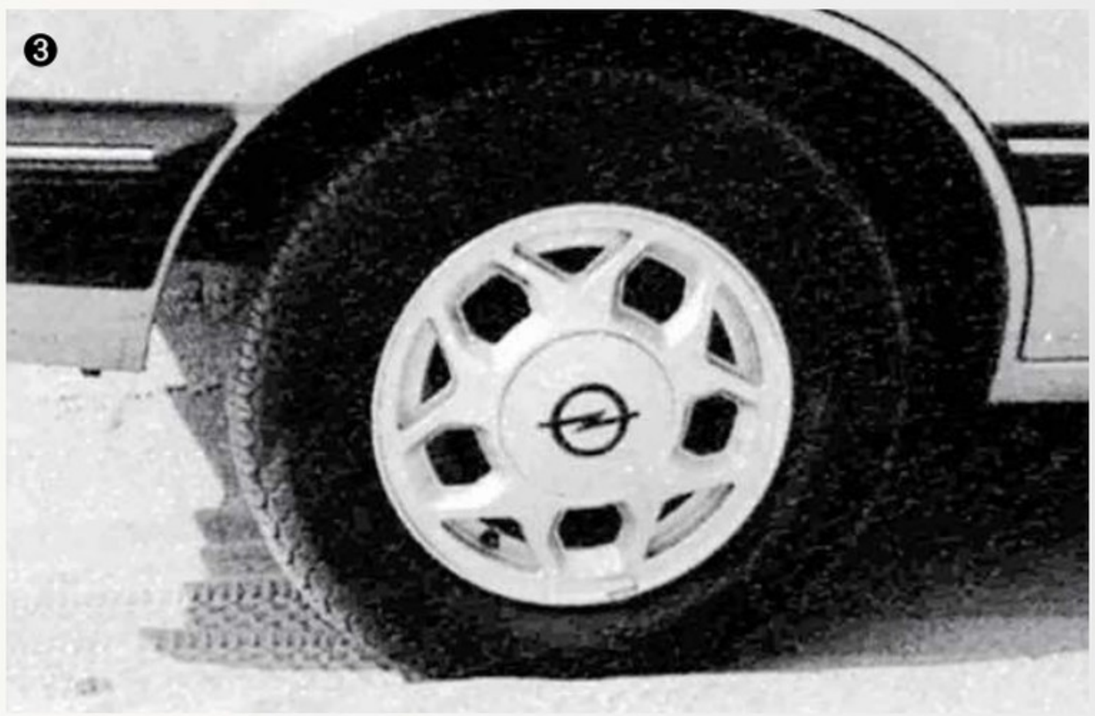


"Pour préciser les idées, je dirais que cette voiture m'a rappelé la Renault 9, un cran en dessous sur la plupart des points."





❶ Cette Ascona 1.6 S adopte un moteur 4 cylindres de 90 ch, pas un foudre de guerre en reprises. ❷ Le coffre fournit une capacité honnête mais sans plus, avec une contenance de 395 dm³. ❸ Cette finition haut de gamme Berlina a droit, de série, à des jantes en alliage.



Extraits…

■ "Traction avant, train avant à déport négatif, McPherson triangulé, direction à crémaillère… Tout l'argumentaire technico-publicitaire est là afin de persuader le client que l'Ascona tient parfaitement la route. Et le résultat est en effet satisfaisant."

■ "Par rapport aux Ascona précédentes, le modèle de 1982 marque des points sérieux : il est devenu traction avant et a gagné en habitabilité, en capacité de coffre, en aérodynamisme, en confort, en consommation, en coût d'entretien…"

■ "La voiture donne l'impression d'être montée « long », ce qui n'est d'ailleurs pas absolument vrai puisque ses 29,90 km/h aux 1 000 tr/mn sont parfaitement comparables aux démultiplications des Peugeot et qu'elle s'avère plus courte que la 5e de la 18 GTS."

■ "L'équipement de la version Berlina s'avère assez complet, comprenant entre autres un compte-tours ainsi que ce stupide économètre que chaque acheteur est contraint de payer bien qu'il n'influe en aucun cas sur la sécurité ou l'agrément de conduite."

■ "La nouvelle Ascona 1600 S traction avant peut se targuer d'une homogénéité susceptible de séduire un large public. Elle constitue à coup sûr une suite logique – et un « progrès » – par rapport à la Kadett, et de ce fait aura vraisemblablement tendance à satisfaire le réseau."

Vu d'aujourd'hui



Par **Thomas Riaud**

Kadett, Ascona, Rekord mais également Monza et même Manta ont disparu du "vocabulaire" Opel pour laisser désormais place à Astra, Insignia mais aussi Crossland, Mokka ou Grandland, une majorité étant des SUV, signe que l'on a bien changé d'époque! En ce qui me concerne, je garde un souvenir impérissable de l'Ascona, puisque c'est à bord d'une berline de seconde génération, jaune moutarde, que votre serviteur a réalisé ses premiers tours de roues en tant que conducteur. Une autre époque, en effet!

KIA SPORTAGE

Star de la marque coréenne, la 5e génération de Sportage porte les couleurs de Kia dans la catégorie très en vogue des SUV compacts, avec un design original et une palette complète de motorisations dotée de 3 niveaux d'hybridation !

Par **Cyril Biotteau** Photos **Yann Lefebvre**

Le saviez-vous ? Le Sportage est le modèle de Kia le plus vendu en Europe, et bénéficierait même selon certains de ses dirigeants d'une notoriété supérieure à la marque ! L'année 2021 a vu arriver sa 5e génération, cousine technique du Hyundai Tucson (Hyundai et Kia font partie du même groupe), avec lequel elle partage l'essentiel de ses composants mécaniques à quelques nuances près : en France, le Sportage diesel impose la boîte double embrayage alors que le Tucson diesel propose aussi la boîte manuelle. Le Sportage dispose par ailleurs de 3 niveaux d'électrification : une micro-hybridation avec le moteur T-GDi 150 ch essence et le CRDi 136 ch diesel, la version hybride simple (aussi appelée "full hybride"), et le modèle hybride rechargeable. Pas de 100 % électrique sur le Sportage, mais la marque possède deux autres SUV qui carburent uniquement à l'électricité : le Soul et le Niro. Le Sportage vient prendre place dans une gamme riche de 5 SUV (!) entre le petit Stonic et le grand Sorento (7 places), mais c'est lui qui affronte le plus directement le Peugeot 3008. Parmi ses atouts, outre un choix de motorisation plus large, faut-il encore rappeler la garantie 7 ans ?

LA GAMME

	Moteur / Prix	Motion	Active	Design ❤	GT Line Premium	Bonus / malus écologique
Ess.	1.6 T-GDi 150 MHEV BVM6 / DCT7 ❤	29 990 € / -	33 690 € / -	36 290 / 37 990 €	- / 41 690 €	Malus de 650 à 1 074 € (de 146 à 151 g/km de CO_2)
Hyb.	Hybride 230 4x2 / 4x4 ❤	-	37 490 / 39 490 €	40 690 / 42 690 €	44 490 / 46 490 €	Malus de 0 à 650 € (de 126 à 146 g/km de CO_2)
Hyb. rech.	Hybride rechargeable 265 4x4 ❤	-	43 290 €	46 490 €	50 290 €	Bonus de 1 000 € (1) (25 g/km de CO_2)
Diesel	1.6 CRDi 136 MHEV DCT7 4x2 / 4x4	33 790 € / -	37 490 / 39 490 €	40 090 / 42 090 €	43 790 / 45 790 €	Malus de 125 à 1 172 € (de 131 à 152 g/km de CO_2)

(1) Bonus uniquement si le prix facturé (y compris réductions éventuelles) est inférieur à 50 000 € (valable jusqu'au 30 juin 2022).



Ce Sportage se distingue par une proue à nulle autre pareille, notamment avec ses feux diurnes en boomerang originaux.

❤ **NOS COUPS DE CŒUR**



Ici en finition haut de gamme GT Line, le Sportage bénéficie d'une bonne qualité de présentation et d'un équipement riche.

LA TRANSMISSION

BOÎTE MANUELLE

Seulement proposée avec le 1.6 T-GDi 150, elle est toujours bien sûr à 6 rapports. Elle est dite intelligente, avec une fonction roue libre pour consommer moins : une rareté pour les boîtes manuelles !

BOÎTE DCT7

Imposée sur le diesel, proposée au choix sur le 1.6 T-GDi 150 pour 1 700 €, cette boîte se montre globalement douce et rapide, et a la vertu de faire baisser légèrement la consommation sur la version essence.

BVA6

Avec les versions hybride et hybride rechargeable, la boîte devient automatique à convertisseur et intègre le moteur électrique. Même en mode 100 % électrique, vous pourrez en tendant l'oreille entendre les vitesses passer.

4X4

Les versions 4x4 utilisent une vraie transmission intégrale à l'ancienne, avec un arbre de transmission vers les roues arrière (la voiture est une traction par défaut). Sur l'hybride ou le diesel, elle est facturée 2 000 €.

L/l/h/empattement : 4,52/1,87/1,65/2,68 m

MOTEUR ESSENCE ❤	1.6 T-GDi 150 MHEV BVM6/DCT7 (1)
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1 500
Performances	
Vitesse maxi (km/h)	189/189
0 à 100 km/h (s)	10,3/9,6
90 à 130 km/h en 4e/5e/6e ou Drive (s)	NC
Budget	
Consommation moyenne (l/100 km)	6,5 à 6,8/6,3 à 6,6

MOTEUR HYBRIDE RECHARGEABLE ❤	Hybride rechargeable 265 4x4
Puissance cumulée (ch)	265
Couple cumulé (Nm)	350
Autonomie électrique (km)	51
Performances	
Vitesse maxi (km/h)	212
0 à 100 km/h (s)	8,2
90 à 130 km/h en Drive (s)	6,6
Budget	
Consommation moyenne batterie vide (l/100 km)	7,4

MOTEUR HYBRIDE ❤	Hybride 230 (2)
Puissance cumulée (ch)	230
Couple cumulé (Nm)	350
Performances	
Vitesse maxi (km/h)	194
0 à 100 km/h (s)	7,9
90 à 130 km/h en Drive (s)	6,6
Budget	
Consommation moyenne (l/100 km)	7,1

(1) Données constructeur.

(2) Mesures réalisées avec une version 4x2.

MOTEUR DIESEL	1.6 CRDi 136 MHEV DCT7 (3)
Puissance maxi (ch à tr/mn)	136 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	320 à 2 000
Performances	
Vitesse maxi (km/h)	175
0 à 100 km/h (s)	10,6
90 à 130 km/h en Drive (s)	10,1
Budget	
Consommation moyenne (l/100 km)	6,5

(3) Mesures réalisées avec une version 4x2.

LES MOTEURS

ESSENCE

1.6 T-GDi 150 ❤

Cette motorisation permet d'avoir le Sportage le moins cher en association avec la finition d'entrée de gamme Motion, mais peut également se commander en finition haut de gamme GT Line Premium. Elle laisse le choix entre boîte manuelle et double embrayage. Les performances sont suffisantes et sa micro-hybridation lui permet de ne pas consommer trop, notamment par rapport à certains concurrents dépourvus de toute aide électrique…

HYBRIDE

Hybride 230 ❤

Cette motorisation associe un 1,6 l turbo essence de 180 ch à un moteur électrique de 60 ch pour une puissance cumulée de 230 ch. Elle est disponible en 2 ou 4 roues motrices, c'est l'un des rares SUV hybrides à proposer un tel choix. Le rapport performances/consommation est intéressant, même si d'autres comme le RAV4 consomment un peu moins. Cette version n'a pas à être rechargée via une prise, contrairement à la suivante…

HYBRIDE RECHARGEABLE

Hybride rechargeable 265 4x4 ❤

Ici, le 1,6 l turbo essence de 180 ch est associé à un moteur électrique de 91 ch, pour une puissance cumulée de 265 ch. Le couple de 350 Nm est identique à la version hybride simple, ce qui entraîne automatiquement un agrément moindre puisque le poids est supérieur de 250 kg. La batterie de 13,6 kWh permet une autonomie électrique réelle de 51 km selon nos mesures : un bon score !

DIESEL

1.6 CRDi 136

Comme le T-GDi essence de 150 ch, ce diesel profite d'une micro-hybridation qui lui permet de consommer un peu moins que certains concurrents sans aide électrique. Les 136 ch suffisent dans l'absolu, mais une version légèrement plus puissante n'aurait pas été de refus vu le gabarit.
Ce diesel n'est associé qu'à la boîte double embrayage, mais laisse le choix entre 2 et 4 roues motrices.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

4 vitres électriques, 7 airbags dont un central avant, AFIL, allumage automatique des phares, banquette arrière rabattable 40/20/40, Bluetooth, caméra de recul, dossiers de banquette arrière réglables en inclinaison, feux de jour à LED, freinage automatique d'urgence avec détection piétons et cyclistes, radio avec 6 HP, régulateur/limiteur de vitesse, rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement, rétroviseur intérieur automatique jour/nuit, surveillance de la pression des pneus, volant réglable en hauteur et en profondeur.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS	Motion	Active	Design ❤	GT Line Premium
Accès et démarrage mains-libres	-	-	Série	Série
Caméra 360°	-	-	-	Série
Chargeur à induction pour smartphone	-	-	Série	Série
Climatisation manuelle	Série	-	-	-
Climatisation automatique 2 zones	-	Série	Série	Série
Climatisation automatique 3 zones	-	-	-	Série
Combiné d'instruments numérique	-	-	Série	Série
Conduite autonome de niveau 2	-	-	800 € (1)	Série
Détecteur de pluie	-	Série	Série	Série
Détection de trafic arrière	-	-	-	Série
Écran central tactile 8 pouces	Série	-	-	-
Écran central tactile 12,3 pouces avec GPS Europe connecté	-	Série	Série	Série
Feux arrière à LED	-	Série	Série	Série
Feux avant 100 % LED et matriciels	-	-	Série	Série
Hayon électrique	-	-	-	Série
Jantes alliage 17 pouces	Série	Série	-	-
Jantes alliage 18 pouces	-	-	Série	-
Jantes alliage 19 pouces	-	-	-	Série
Régulateur de vitesse adaptatif	-	-	-	Série
Sellerie cuir artificiel partielle	-	-	Série	Série
Sièges avant et arrière chauffants	-	-	Série	Série
Sièges avant à réglages électriques	-	-	Série	Série
Sièges avant ventilés	-	-	-	Série
Surveillance des angles morts	-	-	800 € (1)	Série
Système audio hi-fi	-	-	-	500 €
Toit noir	-	-	-	400 €
Toit ouvrant panoramique avec vélum	-	-	900 €	Série
Vitres et lunette arrière surteintées	-	-	Série	Série
Volant chauffant	-	-	Série	Série

(1) Options groupées dans le pack Drive Wise Plus.











❶ Assez accueillante, la banquette arrière ne coulisse pas mais permet des réglages en inclinaison de son dossier. ❷ Le coffre varie entre 470 et 510 dm³ selon les niveaux d'hybridation : il n'est jamais petit! ❸ Le combiné d'instruments numérique n'apparaît qu'à partir de la finition Design. ❹ Sous l'écran central, ce bandeau tactile et les molettes qui l'entourent servent aussi bien à la clim qu'à la radio. ❺ C'est cette grosse molette qui sert de "levier de vitesses", sur toutes les versions automatiques bien sûr.

LES FINITIONS

MOTION

La finition d'entrée de gamme n'est disponible qu'avec les motorisations 1,6 l T-GDi 150 et diesel. Elle reçoit des "petites" roues de 17 pouces mais a droit à part ça à une présentation extérieure assez proche de la finition Active. La différence est plus sensible à l'intérieur avec un écran central de 8 pouces "seulement" et une climatisation manuelle au lieu d'une automatique.

ACTIVE

(MOTION + 3 700 €)

Les feux arrière deviennent à LED, les antibrouillards également, et à l'intérieur, l'écran central atteint désormais 12,3 pouces avec la fonction GPS. La clim est dorénavant automatique bizone et le détecteur de pluie arrive : c'est un peu mesquin de ne pas l'avoir mis sur l'entrée de gamme. Le niveau Active enrichit aussi la dotation avec plusieurs prises USB ou 12 V en plus et un réglage lombaire électrique pour le conducteur.

DESIGN ❤

(ACTIVE + 2 600 € SUR ESSENCE ET DIESEL, ACTIVE + 3 200 € SUR HYBRIDE ET PHEV)

Cette fois, on passe à 18 pouces pour les jantes mais le plus gros changement se voit à l'intérieur avec l'arrivée du combiné d'instruments numérique de 12,3 pouces en lieu et place d'un combiné analogique sur les finitions inférieures : une sacrée différence pour le conducteur! L'équipement gagne en plus beaucoup d'éléments fonctionnels ou de confort comme l'accès et le démarrage mains-libres, les sièges avant électriques, etc. : c'est le niveau d'équipement que nous préconisons.

GT LINE PREMIUM

(DESIGN + 3 700 € SUR ESSENCE ET DIESEL, DESIGN + 3 800 € SUR HYBRIDE ET PHEV)

Il faut atteindre ce haut de gamme pour obtenir des roues de 19 pouces, mais surtout la panoplie complète des aides à la conduite de série, y compris la conduite autonome de niveau 2. S'y ajoutent plusieurs raffinements comme une climatisation qui devient trizone, le hayon électrique, les sièges avant ventilés ou le toit vitré. Rien à dire, l'équipement est complet, mais l'addition est salée…

❤ NOS COUPS DE CŒUR





❶ Avec ses 4,52 m de long, le Sportage mesure 7 cm de plus que le 3008.
❷ La poupe est également originale avec un dessin un peu tarabiscoté…

LES PRINCIPALES OPTIONS

TOIT OUVRANT PANORAMIQUE (900 € SUR DESIGN)

Comme souvent chez les voitures coréennes, il y a peu d'options : ce toit vitré est de série sur la finition haut de gamme GT Line mais en option sur Design, inaccessible sur les finitions inférieures. Son vélum est occultant à 100 % (et non pas translucide tel que sur d'autres modèles) et le toit peut s'ouvrir uniquement au-dessus des passagers avant. Pas indispensable mais bien agréable, et le surpoids occasionné n'est pas gênant en raison de l'absence de vocation sportive du véhicule. Pour l'anecdote, sur la version hybride 230 en finition Design, il ajoute 2 g/km de CO_2 à l'homologation (131 g/km au lieu de 129). Aux 900 € de l'option, il faut par conséquent rajouter 50 € de malus écologique…

CONSEILLÉE PAR L'AJ

TOIT NOIR (400 € SUR GT LINE)

Cette autre option concerne encore le toit, mais cette fois pour sa couleur : Kia vous propose de le peindre en noir, histoire d'avoir une carrosserie biton. Dommage que seul le noir soit disponible, et que cette option ne soit pas accessible aux finitions inférieures. Ce toit noir n'est enfin pas proposé en association avec toutes les couleurs *(voir "Les teintes")*.

SELON VOS GOÛTS

PACK DRIVE WISE PLUS (800 € SUR DESIGN)

La finition GT Line est la seule à proposer toutes les aides à la conduite de série. Mais sur la finition Design, vous pouvez y accéder via ce pack, qui ajoute à la dotation de base le régulateur adaptatif, la conduite autonome de niveau 2, la surveillance des angles morts. Fortement conseillé, si ce n'est pour vous : ce sera un plus lors de la revente.

CONSEILLÉE PAR L'AJ

NOTRE CHOIX

Kia Sportage Hybride 230 4x2 Design

(40 690 € hors options, malus de 0 à 150 €)

Sauf si vous avez la possibilité de recharger votre voiture tous les jours et si vous faites essentiellement de petits trajets, préférez la version hybride simple à l'hybride rechargeable, ce qui vous fera au passage économiser presque 6 000 €. La version diesel se heurte aux prochaines décisions politiques probables, mais la version 1,6 l T-GDi 150 peut être un bon choix si vous roulez peu. La finition Design nous paraît constituer le meilleur rapport prix/équipement, et laisse accès à plus d'options que les autres.

LES TEINTES

Peintures opaques

Blanc (série, peut être associée avec le toit noir)

Peintures métallisées (650 €)



Gris Acier (non disponible sur GT Line Premium)



Gris Perle (peut être associée avec le toit noir)



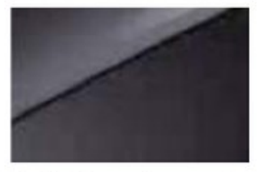
Vert Bornéo (peut être associée avec le toit noir)



Gris Sirius (non disponible sur GT Line Premium)



Bleu Fusion (peut être associée avec le toit noir)



Gris Éclipse (peut être associée avec le toit noir)



Bronze Ambré



Jaune Cédrat



Rouge Rubis (peut être associée avec le toit noir)



Orange Cuivre

Peinture nacrée (750 €)



Blanc Sensation (non disponible sur la finition Motion, peut être associée avec le toit noir)

LES JANTES



Jantes alliage 17 pouces (série sur Motion)



Jantes alliage 17 pouces Aéro (série sur Active)



Jantes alliage 18 pouces (série sur Design)



Jantes alliage 19 pouces (série sur GT Line premium)

SEAT IBIZA

Dotée d'une gamme de motorisations assez courte, l'Ibiza répond à l'essentiel des besoins pour un tarif modéré qui fait d'elle un modèle plutôt apprécié. Le haut de gamme ou les séries spéciales constituent les meilleures affaires.

Par **Didier Laurent**

L'Ibiza de cinquième génération bénéficie d'un style frais. Après cinq ans, elle est toujours d'actualité dans le paysage automobile français. Développée sur le même châssis que la Volkswagen Polo et l'Audi A1, l'Ibiza jouit des mêmes qualités routières pour une facture moins lourde, mais avec une finition plus légère. Lors de son restylage en 2021, l'extérieur accueille simplement des feux à LED et un nouveau monogramme "Ibiza" sur le volet de coffre. C'est surtout la planche de bord qui connaît des évolutions, avec un nouvel écran, positionné plus en hauteur. Dans tous les cas, l'espace à bord est bon, et la modularité permet d'agrandir le volume de coffre. Attention, une fois rabattus, les dossiers de la banquette ne s'alignent pas avec le plancher. Sur la route, l'Ibiza trouve le bon compromis entre confort et dynamisme, bien que seuls les moteurs les plus puissants lui permettent vraiment de s'exprimer. Pour obtenir le meilleur rapport prix/fiabilité/équipement, concentrez-vous sur un modèle bien équipé de 2019. Le diesel, présent au début de la commercialisation de cette cinquième génération, a quant à lui disparu en 2020. Opter pour une boîte de vitesses automatique est un choix malin pour une voiture de petite dimension destinée à un usage urbain. La version 95 ch est la plus disponible en occasion, mais le moteur de 115 ch offre plus de polyvalence si vous vous échappez des centres-villes.

	SEAT IBIZA	Puissance moteur (ch)	Conso moy. (l/100 km)	Notre avis
Essence	1.0 MPI	80	6,4	À réserver à un usage urbain, où ce moteur consomme assez peu. Sur route, la voiture est à la peine, car elle manque de puissance avec ce petit 3 cylindres atmosphérique sous le capot.
Essence	1.0 EcoTSI 95	95	6,3	La plus vendue mais pas forcément la plus valable. Assez économique et suffisante la majeure partie du temps, elle souffre du manque d'une sixième vitesse lors des trajets plus longs.
Essence	**1.0 EcoTSI 115**	**115**	**6,4**	**Le meilleur choix dans l'absolu, car cette programmation du 3 cylindres turbo offre un peu plus de polyvalence. Il peut toutefois se montrer un brin gourmand selon les conditions d'utilisation.**
Diesel	1.6 TDI	80	3,8 (1)	Une livrée très économique, notamment à la pompe, et un moteur de bonne cylindrée qui a assez d'allant à bas régime. Il n'est pas à éviter, mais il y a mieux en diesel.
Diesel	1.6 TDI	95	5,4	Le meilleur choix en diesel, car il offre une valeur de couple lui donnant de la souplesse, pour un appétit d'oiseau. La version la plus répandue pour un juste milieu entre coût et performances côté diesel.
Diesel	1.6 TDI	115	4,1 (1)	Cette proposition peut s'entendre pour ceux qui roulent beaucoup et qui font de l'autoroute. Choisissez-la avec la finition d'allure sportive FR, mais c'est une version très peu répandue en occasion.

(1) Données constructeur.



CLÉMENT CHOULOT

LES INFOS CLÉS

Essence :
à partir de 11 000 €

Diesel :
à partir de 11 500 €

Génération : cinquième

Commercialisation : mai 2017

Restylage : juillet 2021

Type de carrosserie :
berline citadine

Nombre d'exemplaires
en circulation : 35 500

NOTRE CHOIX

Seat Ibiza
1.0 115 Xcellence
de 2019

1er prix prospecté : **16 500 €**
30 000 km

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

Moteur / Transmission

Puissance maxi	115 ch à 3 250 tr/mn
Couple maxi	200 Nm à 2 000 tr/mn
Type	3 cylindres en ligne, essence
Cylindrée	999 cm³ / 6 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 6

Châssis

Diamètre de braquage	10,6 m
Pneumatiques	185/65 R 15

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,06 / 1,78 / 1,44 / 2,56 m
Poids / tractable freiné	1 117 / 1 100 kg

LA CONDUITE

Performances / Freinages

1 000 m d.a.	31,6 s
0 à 100 km/h	10,0 s
90 à 130 km/h (en 4e / 5e / 6e)	9,7 / 12,8 / 16,8 s
Vitesse maxi	186 km/h
Freinage à 90 / 130 km/h	33 / 67 m

LA VIE À BORD

Habitabilité / Coffre

Long. aux jambes AR 5 pl.	26 cm
Largeur aux coudes AV / AR	144 / 140 cm
Volume de coffre 5 places	387 dm³

LE BUDGET

Assurance (1) : 697 €	Carte grise (2) : 199,80 €

Consommations

Moyenne	6,4 l/100 km
Ville / route / autoroute	6,4 / 6,1 / 6,6 l/100 km
Autonomie / réservoir	625 km / 40 l

Coût de l'entretien

Amortisseur AV (3)	348 €		Distribution (5)	647 € (chaîne)
Amortisseur AR (3)	194 €		Embrayage	609 €
Disques AV (3)	206 €		FAP	2 870 €
Disques AR (3)	120 €		Pneus (3)	192 €
Plaquettes AV (4)	114 €		Feu AV	326 €
Plaquettes AR (4)	84 €		Feu AR	247 €
Filtre à air	36 €		Bouclier AV	475 €
Filtre à huile	16 €		Bouclier AR	407 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

(1) Base de calcul : automobiliste parisien avec 30 % de bonus et assuré pour un trajet travail/promenade. (2) Base de calcul : moyenne nationale de 33,30 € par cheval. (3) La paire. (4) Le jeu. (5) Avec pompe à eau pour 309 €.

LE BILAN FIABILITÉ

Bénéficiant de l'effet groupe, la Seat Ibiza se dote d'une partie mécanique qui semble solide dans le temps. L'électronique et les systèmes qui lui sont propres connaissent plus de soucis, sans toutefois s'inscrire dans un caractère répétitif et insoluble.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES OU PÉNALISANTES

MOTEURS ESSENCE

À-coups de fonctionnement, perte de puissance avec allumage (parfois passager) du voyant d'anomalie moteur. Un défaut qui peut s'éliminer par une reprogrammation du boîtier de gestion moteur (mise à jour du logiciel). Ce défaut peut aussi se manifester par des difficultés de démarrage.

MOTEUR 1.0 TSI

Allumage du voyant d'alerte moteur avec manque de puissance. Il s'agit d'un défaut identifié sur une pompe à eau, laquelle doit être remplacée (plus rarement seulement le joint). Il concerne tous les modèles du groupe Volkswagen équipés du même moteur. C'est un souci qui est aujourd'hui connu et le plus souvent réglé, notamment en garantie.

BOÎTE DE VITESSES DSG7

Sur cette transmission à 7 rapports, des à-coups au démarrage et un passage anarchique des rapports (la voiture reste haut dans les tours et tarde à enclencher la vitesse supérieure) peuvent se manifester. Parfois, la première ou la marche arrière refusent de s'actionner. Il s'agit d'un défaut sur le boîtier de gestion électronique de vitesse. Le logiciel qui gère ce boîtier doit être mis à jour. Dans certains cas, un remplacement est nécessaire.

AUTRES DÉFAILLANCES

Électronique

Déconnexion de la fonction Apple CarPlay ou Android Auto par câble (vient souvent d'un mauvais contact dans la prise USB), mais aussi des bugs d'affichage de l'écran multimédia. Une reprogrammation du système, voire un remplacement de l'ensemble, peut être nécessaire.

Lève-vitre

Des cas de boutons qui se cassent, côté conducteur. Il faut remplacer toute la platine, car la pièce ne se détaille pas. Des cas de défaut de commande, où la vitre se ferme mal ou redescend en arrivant en haut. Une reprogrammation peut également aider à résoudre ce problème.

LES RAPPELS

MAJEURS

SYSTÈME DE FREINAGE (MARS 2020)

Un souci sur le circuit de freinage entre le Mastervac et la pompe à vide peut induire une perte de l'assistance (pédale difficile à enfoncer comme si le moteur était coupé). Un certain nombre de pièces doivent être remplacées sur les Ibiza fabriquées entre 2019 et 2020.

CEINTURES DE SÉCURITÉ (JUIN 2018, JUIN 2020 ET DÉCEMBRE 2021)

La première opération touche les voitures construites début 2018, sur lesquelles les boucles de ceinture peuvent se détacher. En 2020, c'est une boucle de ceinture non conforme qui doit être remplacée. La dernière opération de rappel concerne uniquement les voitures fabriquées en juin 2021. Sur ces exemplaires, la fonction qui prévient que les ceintures ne sont pas bouclées peut être absente. Elle peut être réactivée par une nouvelle programmation, mais parfois le module doit être remplacé.

FREIN À MAIN (AVRIL 2019)

Un mauvais réglage de la poignée du frein à main peut conduire à un souci de serrage et donc d'efficacité. Stationnée en pente, la voiture pourrait bouger. Cette action corrective (réglage ou remplacement du frein à main) concerne les voitures sorties de chaîne avant novembre 2018.

MINEURS

BATTERIE (OCTOBRE 2018)

Sur les voitures fabriquées entre juillet 2015 et juin 2017, la batterie n'est pas bien protégée et, en cas de choc, n'alimente plus la voiture et empêche le déverrouillage des portes. En après-vente, la protection de la batterie est revue.

VERSION GNV (AOÛT 2018)

Cette version fonctionnant au gaz naturel n'est pas vendue officiellement sur le marché français, mais on peut en trouver facilement sur les sites de petites annonces européens. Sur ces modèles GNV, fabriqués entre janvier et août 2018, il se peut que les écrous des tuyaux de gaz ne soient pas suffisamment serrés. En présence d'une source d'inflammation, le gaz s'échappant pourrait alors causer un départ d'incendie. Les écrous des tuyaux sont remplacés puis serrés au couple idoine.

NOUVEAU

LE MAGAZINE DES BONS VIVANTS !



EN VENTE ACTUELLEMENT

LE PRIX DU NEUF aj

AIWAYS

TYPE	CV	B/M*		PRIX
U5				
204 ch Standard	NC	B	6 000	39 300
Surcoût Premium : Standard + 3 100 €				

ALFA ROMEO

TYPE	CV	B/M*		PRIX
GIULIA				
2.0 Turbo 200 ch Super Auto.	11	M	2 205	47 400
2.0 Turbo 280 ch Veloce Q4 Auto.	NC	M	5 715	60 900
Quadrifoglio	41	M	40 000	89 700
2.2 Diesel 160 ch Super Auto.	8		0	45 600
2.2 Diesel 190 ch Super Auto.	10		0	48 000
2.2 Diesel 210 ch Ti Q4 Auto.	12	M	330	55 900
Surcoût Sprint : Super + 2 000 €				
Surcoût Ti : Sprint + 2 400 €				
Surcoût Veloce : Ti + 2 100 €				
STELVIO				
2.0T 200 ch Super Q4 Auto.	12	M	12 012	53 600
2.0T 280 ch Ti Q4 Auto.	17	M	11 488	60 900
Quadrifoglio	41	M	40 000	97 900
2.2 Diesel 160 ch Super Auto.	9	M	400	49 500
2.2 Diesel 190 ch Super Q4 Auto.	NC	M	1 504	53 700
2.2 Diesel 210 ch Ti Q4 Auto.	12	M	1 504	59 500
Surcoût Sprint : Super + 2 000 €				
Surcoût Ti : Sprint + 2 400 €				
Surcoût Veloce : Ti + 2 100 €				

ALPINE

TYPE	CV	B/M*		PRIX
A110				
"base"	NC		NC	59 500
GT	NC		NC	69 500
Légende	NC		NC	71 500

ASTON MARTIN

TYPE	CV	B/M*		PRIX
Vantage Coupé	NC	M	40 000	148 840
Vantage F1 Coupé	NC	M	40 000	172 840
Vantage Roadster	NC	M	40 000	157 513
Vantage F1 Roadster	NC	M	40 000	181 512
DB11 V8 Coupé	NC	M	40 000	195 529
DB11 V12 Coupé	53	M	40 000	216 000
DB11 Volante V8	NC	M	40 000	211 866
DBS Coupé	NC	M	40 000	303 529
DBS Volante	NC	M	40 000	320 067
DBX	48	M	40 000	194 420
DBX 707	NC	M	40 000	204 504

AUDI



Audi
Premium Murat
105 bd Murat - Porte de St-Cloud - Paris 16e
Tél. : 01 40 71 35 30 - www.audi-paris16.com

TYPE	CV	B/M*		PRIX
A1 SPORTBACK				
25 TFSI	5		0	22 280
30 TFSI Advanced 2	6		0	26 710
35 TFSI S line S tronic	8	M	280	33 610
40 TFSI S line S tronic	11	M	898	35 320
Surcoût Entry : "base" + 1 200 €				
Surcoût Advanced 2 : Entry + 2 300 €				
Surcoût S line : Advanced 2 + 3 000 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 1 000 €				
A1 CITYCARVER				
25 TFSI Design	5	M	75	26 180
30 TFSI Design	6	M	50	27 110
35 TFSI Design Luxe S tronic	8	M	650	36 110
Surcoût Design Luxe : Design + 5 100 €				
Q2				
30 TFSI Design	6	M	100	31 160
35 TFSI Design	8	M	170	33 220
SQ2	19	M	10 980	55 140
30 TDI Design	6		0	33 120
35 TDI S line S tronic	8		0	41 260
Surcoût S line : Design + 3 600 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 955 €				
Surcoût S line Plus : Design Luxe + 1 500 €				
A3 SPORTBACK				
30 TFSI	8		0	29 370
30 TFSI Mild Hybrid S tronic	6		0	31 520
35 TFSI Design	8	M	150	32 790
35 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	8	M	75	34 940
40 TFSI Mild Hybrid S line Quattro	10	M	2 205	44 050
S3	20	M	8 671	58 190
RS 3	28	M	21 966	69 990
40 TFSI e	8	B	1 000	39 670
45 TFSI e Competition	8	B	1 000	46 270
30 TDI	6		0	30 400
35 TDI Design	8		0	37 800
40 TDI S line Quattro S tronic	11	M	818	46 960
Surcoût Design : "base" + 2 390 €				
Surcoût S line : Design + 5 410 €				
Surcoût Design Luxe : Design + 5 245 €				
A3 BERLINE				
Surcoût : Sportback + 565 €				
TT				
40 TFSI S tronic	11	M	1 074	44 610
45 TFSI S tronic	14	M	2 370	50 050
TTS	19	M	10 488	66 830
RS	28	M	19 641	81 780
Surcoût S line : "base" + 5 400 €				
Surcoût Compétition Plus : S line + 2 650 €				
Surcoût Héritage : S line + 2 250 €				
TT ROADSTER				
Surcoût : coupé + 3 000 €				
Q3				
35 TFSI	8	M	2 205	36 070
40 TFSI Design Luxe Quattro S tronic	10	M	4 818	51 630
RS	29	M	33 147	73 870
45 TFSI e	8	B	1 000	47 320
35 TDI	8	M	330	39 100
40 TDI S line Quattro S tronic	11	M	2 205	53 000
Surcoût Design : "base" + 2 900 €				
Surcoût Advanced : Design + 2 320 €				
Surcoût S line : Design + 3 800 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 980 €				
Q3 SPORTBACK				
35 TFSI Design	8	M	983	41 385
RS	29	M	34 224	74 320
45 TFSI e	8		0	50 335
35 TDI	8	M	170	42 115
40 TDI S line Quattro S tronic	11	M	3 331	55 415
Surcoût Design : "base" + 2 300 €				
Surcoût Advanced : Design + 2 320 €				
Surcoût S line : Design + 3 800 €				
Q4 E-TRON				
35	5	B	6 000	42 800
40	5	B	2 000	48 700
45 Executive Quattro	5	B	2 000	59 700
50 S line Quattro	5		0	65 700
Surcoût Executive : "base" + 6 800 €				
Surcoût S line : Executive + 3 200 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 2 580 €				
Q4 SPORTBACK E-TRON				
35	5	B	6 000	44 800
40	5	B	2 000	50 700
45 Executive Quattro	5	B	2 000	61 700
50 S line Quattro	5		0	67 700
Surcoût Executive : "base" + 6 800 €				
Surcoût S line : Executive + 3 200 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 2 580 €				
A4				
35 TFSI Mild Hybrid Design	8	M	210	38 480
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	M	280	44 450
30 TDI Mild Hybrid S line S tronic	7		0	48 995
35 TDI Mild Hybrid Design S tronic	9		0	45 430
40 TDI Mild Hybrid S line Quattro S tronic	11	M	170	55 645
S4 TDI	23	M	9 371	76 550
Surcoût S line : Design + 5 225 €				
Surcoût S Edition : S line + 3 700 €				
Surcoût Avus : S line + 700 €				
A4 AVANT				
RS4	34	M	36 647	98 410
Surcoût : berline + 1 700 €				
A4 ALLROAD				
45 TFSI 265 ch Mild Hybrid Design S tronic	16	M	5 404	54 350
40 TDI 204 ch Mild Hybrid Design S tronic	11	M	650	53 220
50 TDI 286 ch Mild Hybrid Avus Tiptronic	17	M	9 953	67 910
Surcoût Avus : Design + 6 800 €				
A5 COUPÉ				
35 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	8	M	310	47 470
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	M	310	51 230
RS 5	34	M	29 070	100 540
35 TDI Mild Hybrid Design S tronic	9		0	49 720
40 TDI Mild Hybrid Design S tronic	11	M	190	52 690
S5 TDI	23	M	9 703	82 350
Surcoût S line : Design + 6 300 €				
Surcoût S Edition : S line + 3 500 €				
Surcoût Avus : S line + 1 000 €				
A5 SPORTBACK				
35 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	8	M	260	47 470
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	M	400	51 230
RS 5	34	M	33 317	100 540
35 TDI Mild Hybrid Design S tronic	9		0	49 720
40 TDI Mild Hybrid S line S tronic	11	M	230	61 490
S5 TDI	23	M	10 961	82 350
Surcoût S line : Design + 6 300 €				
Surcoût S Edition : S line + 3 500 €				
Surcoût Avus : S line + 1 000 €				
A5 CABRIOLET				
40 TFSI Mild Hybrid S line S tronic	11	M	2 205	62 930
45 TFSI Mild Hybrid S line Quattro S tronic	16	M	8 362	69 650
S5	24	M	22 321	87 750
35 TDI Mild Hybrid S line S tronic	9	M	400	61 420
40 TDI Mild Hybrid S line S tronic	11	M	1 172	64 390
Surcoût Avus : S line - 720 €				
Q5				
50 TFSI e Design	16		0	64 610
55 TFSI e S line	16		0	72 910
35 TDI Design	9	M	918	53 410
40 TDI Design	11	M	4 131	57 300
SQ5 TDI	22	M	32 906	82 490
Surcoût S line : Design + 4 900 €				
Surcoût Avus : S line + 3 500 €				
Q5 SPORTBACK				
50 TFSI e Design	16		0	67 310
55 TFSI e S line	16		0	75 610
35 TDI Design	9	M	1 198	57 510
40 TDI Design	11	M	4 331	60 500
SQ5 TDI	22	M	32 906	85 190
Surcoût S line : Design + 4 400 €				
Surcoût Avus : S line + 4 400 €				
A6				
50 TFSI e S line Quattro	16		0	69 520
55 TFSI e Compétition Quattro	12		0	76 560
35 TDI S line S tronic	9	M	280	58 710
40 TDI S line S tronic	11	M	280	62 360
45 TDI Quattro S line S tronic	14	M	4 552	69 800
50 TDI Quattro S line S tronic	17	M	7 039	73 140
S6 TDI	23	M	11 850	88 990
Surcoût Avus : S line + 100 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 11 100 €				
A6 AVANT				
RS 6	52	M	40 000	137 650
Surcoût : berline + 2 600 €				
A6 ALLROAD				
40 TDI Avus	11	M	2 386	75 300
45 TDI Avus	14	M	2 915	79 840
50 TDI Avus	17	M	11 750	83 180
55 TDI Avus	23	M	11 104	88 170
Surcoût Avus Extended : Avus + 10 300 €				
A7 SPORTBACK				
RS 7	52	M	40 000	143 920
50 TFSI e S line Quattro	16		0	84 250
55 TFSI e Compétition Quattro	13		0	89 160
40 TDI S line	11	M	280	73 450
50 TDI S line Quattro	17	M	7 559	84 650
S7 TDI	23	M	13 830	97 550
Surcoût Avus : S line + 3 600 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 10 000 €				
E-TRON GT				
Quattro	10		0	105 100
RS	10		0	145 690
Surcoût Extended : Quattro + 20 500 €				
Surcoût S Extended : RS + 15 500 €				
E-TRON				
50 S line	12		0	79 800
55 S line	12		0	91 100
S	19		0	96 600
Surcoût Avus : S line + 2 800 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 7 600 €				
Surcoût S Extended : S + 13 000 €				
E-TRON SPORTBACK				
50 S line	12		0	78 800
55 S line	12		0	93 700
S	19		0	99 200
Surcoût Avus : S line + 2 800 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 7 600 €				
Surcoût S Extended : S + 13 000 €				
A8				
S8	NC	M	40 000	160 700
60 TFSI e	NC		NC	116 500
50 TDI	NC	M	11 621	99 000
Surcoût Avus : "base" + 12 600 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 5 600 €				
Q7				
SQ7	43	M	40 000	125 390
55 TFSI e S line	22		0	90 460
60 TFSI e Competition	22		0	97 720
50 TDI S line	17	M	28 016	83 170
Surcoût Avus : S line + 870 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 13 350 €				
Q8				
SQ8	43	M	40 000	129 220
RS Q8	53	M	40 000	165 570
55 TFSI e Advanced	22		0	89 850
60 TFSI e Compétition	22		0	105 300
Surcoût S line : Advanced + 7 800 €				
Surcoût Avus : Advanced + 7 470 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 10 500 €				
R8				
V10 Performance RWD	49	M	40 000	160 250
R8 SPYDER				
Surcoût : coupé + 14 400 €				

BENTLEY

TYPE	CV	B/M*		PRIX
Flying Spur V8	NC	M	40 000	202 440
Flying Spur W12	59	M	40 000	223 800
Continental GT V8	NC	M	40 000	213 960
Continental GT V8 Mulliner	NC	M	40 000	262 800
Continental GT W12 Speed	NC	M	40 000	270 120
Continental GTC V8	NC	M	40 000	235 320
Continental GTC V8 Mulliner	NC	M	40 000	284 160
Continental GTC W12 Speed	NC	M	40 000	297 120
Bentayga V8	NC	M	40 000	199 462
Bentayga V8 S	NC	M	40 000	228 403
Bentayga Hybrid	NC		0	199 462

BMW

TYPE	CV	B/M*		PRIX
i3				
170 ch	3	B	6 000	39 950
S	3	B	6 000	42 500
Surcoût Edition WindMill : "base"/S + 2 500 € à + 2 850 €				
SÉRIE 1				
116i	6	M	75	25 450
118i	7	M	75	29 600
120i	9	M	240	35 500
128ti	16	M	1 761	47 150
M135i xDrive	19	M	3 784	53 250
116d	6		0	28 200
118d	7		0	32 500
120d	10	M	75	39 000
Surcoût Edition Sport : "base" + 5 000 €				
Surcoût M Design : Edition Sport + 690 €				
Surcoût M Sport : M Design + 2 410 €				

* B/M : B bonus écologique (en €), M malus écologique (en €). Montants calculés en fonction de l'équipement pneumatique des finitions de base. NC : non communiqué.

SÉRIE 2 COUPÉ				
220i	NC	M	360	41 800
M240i xDrive	NC	M	9 550	59 900
220d	NC		0	44 700
Surcoût M Sport : "base" + 5 000 €				
SÉRIE 2 ACTIVE TOURER				
218i	NC	M	310	34 200
220i	NC	M	170	36 600
218d	NC		0	36 400
Surcoût Luxury : "base" + 2 100 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 2 050 €				
SÉRIE 2 GRAN COUPÉ				
218i	7	M	75	33 300
220i	9	M	260	38 900
M235i xDrive	19	M	2 544	55 850
216d	6		0	34 450
218d	8		0	36 200
220d	10	M	75	42 400
Surcoût M Sport : "base" + 4 800 €				
X1				
sDrive18i Premiere Auto.	7	M	310	32 800
sDrive20i Lounge DKG	9	M	818	40 850
xDrive25e Lounge	17	B	1 000	47 050
sDrive16d Premiere	6	M	170	33 200
sDrive18d Premiere	8	M	75	35 950
xDrive20d Lounge	10	M	360	44 800
Surcoût Lounge : Premiere + 1 450 € à + 1 600 €				
Surcoût xLine : Lounge + 5 300 €				
Surcoût M Sport : xLine + 1 700 €				
X2				
sDrive18i Premiere	7	M	280	34 350
sDrive20i Premiere	11	M	540	40 950
M35i Auto.	19	M	4 279	58 500
xDrive25e Premiere	7	B	1 000	48 600
sDrive16d Premiere	6	M	125	34 750
sDrive18d Premiere	8	M	50	37 500
xDrive20d Premiere Auto.	10	M	330	44 850
Surcoût Lounge : Premiere + 5 050 €				
Surcoût M Sport : Lounge + 2 350 € à + 2 750 €				
Surcoût M Sport X : M Sport + 0 €				
SÉRIE 3				
318i Lounge	7	M	360	40 100
320i Lounge	10	M	360	43 700
330i xDrive Lounge Auto.	15	M	1 386	52 050
M340i xDrive	25	M	4 918	67 300
M3 Competition	41	M	40 000	103 100
320e Lounge	9	B	1 000	48 900
330e Lounge	8		0	53 850
316d Lounge	7		0	41 300
318d Lounge	8		0	43 450
320d Lounge	10		0	47 300
330d Lounge xDrive	16	M	680	56 600
M340d xDrive	22	M	2 454	69 250
Surcoût Luxury : Lounge + 7 550 €				
Surcoût M Sport : Lounge + 6 500 €				
SÉRIE 3 TOURING				
Surcoût : Berline + 2 000 €				
SÉRIE 4 COUPÉ				
420i	10	M	450	50 800
M440i xDrive	25	M	4 429	69 550
M4 Competition	41	M	39 964	105 650
420d	10		0	53 350
430d xDrive	17	M	790	60 500
M440d xDrive	22	M	2 033	70 650
Surcoût M Sport : "base" + 2 400 €				
SÉRIE 4 GRAN COUPÉ				
420i	10	M	983	50 800
M440i xDrive	26	M	8 851	69 900
420d	10		0	53 350
Surcoût M Sport : "base" + 2 750 €				
SÉRIE 4 CABRIOLET				
420i	10	M	1 172	57 300
M440i xDrive	26	M	8 025	76 050
M4 Compétition xDrive	41	M	40 000	116 650
420d	10	M	550	59 850
430d	26	M	1 830	64 600
Surcoût M Sport : "base" + 3 500 €				
I4				
eDrive40	NC	B	3 000	59 700
M50	NC		0	71 650
Z4				
sDrive20i	11	M	2 370	47 150
sDrive30i	15	M	2 370	55 550
M40i	23	M	7 851	68 150
Surcoût Sport : "base" + 4 550 €				
Sucoût M Sport : Sport + 1 750 €				

X3				
xDrive20i xLine	10	M	5 568	50 650
M40i	24	M	19 340	77 900
M Competition	41	M	40 000	109 350
xDrive30e xLine	10		0	60 800
sDrive18d xLine	8	M	1 590	50 950
xDrive20d xLine	10	M	2 224	54 950
xDrive30d xLine	17	M	4 644	61 650
M40d	22	M	7 755	76 900
Surcoût M Sport : xLine + 6 000 €				
iX3				
Inspiring	NC		0	69 950
Surcoût Impressive : Inspiring + 6 400 €				
X4				
xDrive30i xLine	14	M	5 443	59 500
M40i	24	M	18 760	79 650
M Competition	41	M	40 000	111 650
xDrive20d xLine	10	M	2 048	57 800
xDrive30d xLine	17	M	4 470	64 500
M40d	22	M	7 768	78 650
Surcoût M Sport : xLine + 5 800 €				
SÉRIE 5				
520i Lounge	10	M	310	52 250
M5 Competition	57	M	40 000	138 850
520e Lounge	9		0	54 700
530e Lounge	10		0	60 300
545e xDrive Lounge	17		0	72 600
518d Lounge	8		0	49 750
520d Lounge	10		0	53 200
530d xDrive Lounge	17	M	1 260	64 700
540d xDrive Lounge	22	M	1 790	69 700
Surcoût Luxury : Lounge + 5 450 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 250 €				
SÉRIE 5 TOURING				
Surcoût : berline + 2 600 €				
SÉRIE 6 GRAN TURISMO				
620d Lounge xDrive	10	M	1 640	65 250
630d Lounge xDrive	17	M	3 529	73 500
Surcoût Luxury : Lounge + 5 650 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 1 150 €				
SÉRIE 7				
750Li xDrive	44	M	40 000	125 500
745e	13		0	108 950
730d xDrive	16	M	3 486	102 750
740d xDrive	22	M	4 201	109 750
Surcoût M Sport : "base" + 7 350 €				
Surcoût Exclusive : M Sport + 4 200 €				
NOUVELLE I7				
xDrive60	NC		0	139 900
SÉRIE 8 COUPÉ				
840i xDrive M Sport	22	M	15 581	108 900
M850i xDrive	44	M	40 000	131 600
M8 Competition	57	M	40 000	174 800
840d xDrive M Sport	22	M	6 179	111 100
SÉRIE 8 GRAN COUPÉ				
Surcoût : coupé - 3 000 €				
SÉRIE 8 CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 8 000 €				
X5				
xDrive40i Lounge Auto.	23	M	24 921	75 000
M50i	44	M	40 000	98 550
M Competition	56	M	40 000	145 400
xDrive45e Lounge	15		0	85 850
xDrive25d Lounge	12	M	13 461	66 050
xDrive30d Lounge Auto.	16	M	9 755	73 100
xDrive40d Lounge	22	M	12 212	78 300
Surcoût xLine : Lounge + 6 400 €				
Surcoût M Sport : xLine + 1 450 €				
X6				
xDrive40i Lounge	23	M	26 481	81 700
M50i	44	M	40 000	101 800
M Competition	56	M	40 000	148 200
xDrive30d Lounge	16	M	9 418	79 800
xDrive40d Lounge	2	M	11 986	85 000
Surcoût xLine : Lounge + 5 200 €				
Surcoût M Sport : xLine + 850 €				
iX				
xDrive40	7		0	86 250
xDrive50	10		0	103 500
M60	NC		0	132 000
X7				
xDrive40i	23	M	40 000	100 000
M50i	44	M	40 000	123 550
xDrive40d	22	M	27 091	99 000
Surcoût Exclusive : "base" + 4 450 €				
Surcoût M Sport : Exclusive + 1 300 €				

CHEVROLET

TYPE	CV	B/M *		PRIX
Corvette Stingray Coupé 2LT	NC	M	40 000	88 620
Corvette Stingray Cabriolet 2LT	NC	M	40 000	98 860

CITROËN

GARAGE DU CLOS
91 LINAS 01 69 80 72 80
2 avenue Ettore Bugatti
91 VILLEBON SUR YVETTE 01 69 31 55 00
47 avenue du Général de Gaulle
www.honda-montlhery.com

TYPE	CV	B/M *		PRIX
AMI				
AMI	NC	B	900	6 990
Surcoût Orange/Khaki/Grey/Blue : AMI + 400 €				
Surcoût Pop : Orange/Khaki/Grey/Blue + 500 €				
Surcoût Vibe : Pop + 460 €				
C3				
1.2 PureTech 83 ch Live	4		0	15 750
1.2 PureTech 110 ch Feel Pack	6		0	19 400
1.5 BlueHDi 100 ch Feel	5		0	19 750
Surcoût You! : Live - 1 260 €				
Surcoût Feel : Live + 1 200 €				
Surcoût Feel Pack : Feel + 800 €				
Surcoût C-Series : Feel Pack + 950 €				
Surcoût Shine : Feel Pack + 1 750 €				
Surcoût Saint James : Shine + 600 €				
Surcoût Shine Pack : Shine + 900 €				
C3 AIRCROSS				
1.2 PureTech 110 ch Live	6	M	150	19 050
1.2 PureTech 130 ch Feel Pack Auto.	7	M	240	23 950
1.5 BlueHDi 110 ch Feel Pack	6		0	23 000
1.5 BlueHDi 120 Shine Auto.	6	M	100	27 150
Surcoût Feel : Live + 1 350 €				
Surcoût Feel Pack : Feel + 1 150 €				
Surcoût C-Series : Feel Pack + 1 850 €				
Surcoût Shine : Feel Pack + 1 750 €				
Surcoût Shine Pack : Shine + 1 700 €				
C4				
1.2 PureTech 100 ch Live	5		0	21 100
1.2 PureTech 130 ch Feel	7		0	25 100
1.2 PureTech 155 ch Shine Auto.	8	M	190	30 950
1.5 BlueHDi 110 ch Live	6		0	23 400
1.5 BlueHDi 130 ch Feel Pack Auto.	7		0	30 400
ë-C4 136 ch Feel	4	B	6 000	35 800
Surcoût Feel : Live + 2 500 €				
Surcoût Feel Pack : Feel + 1 500 €				
Surcoût Shine : Feel Pack + 1 100 €				
Surcoût Shine Pack : Shine + 1 200 €				
C5 AIRCROSS				
1.2 PureTech 130 ch Live	7	M	310	27 450
Hybrid 225 ch Feel	10	B	1 000	40 950
1.5 BlueHDi 130 ch Live	7	M	75	29 800
Surcoût Feel : Live + 2 500 €				
Surcoût Feel Pack : Feel + 1 650 €				
Surcoût Shine : Feel Pack + 1 950 €				
Surcoût Shine Pack : Shine + 1 450 €				
C5 X				
1.2 PureTech 130 Feel Auto.	7	M	230	32 900
1.6 PureTech 180 ch Shine Auto.	10	M	740	40 500
Hybrid 225 ch Feel Pack	10	B	1 000	44 950
Surcoût Feel Pack : Feel + 2 500 €				
Surcoût Shine : Feel Pack +2 600 €				
Surcoût Shine Pack : Shine + 2 000 €				
BERLINGO TAILLE M				
1.2 PureTech 110 ch Live	6	M	540	23 150
1.5 BlueHDi 100 ch Live	5	M	210	24 100
1.5 BlueHDi 130 ch Feel Pack	7	M	260	28 550
ë 136 ch Live	4	B	6 000	35 300
Surcoût Feel : Live + 1 500 €				
Surcoût Feel Pack : Feel + 1 350 €				
Surcoût Shine : Feel Pack + 1 350 €				
BERLINGO TAILLE XL				
Surcoût : Taille M + 1 000 €				

CUPRA

TYPE	CV	B/M *		PRIX
LEON				
2.0 TSI 245 ch V DSG	14	M	2 726	39 500
2.0 TSI 300 ch VZ DSG	19	M	4 818	42 150
e-Hybrid 204 ch V	8	B	1 000	41 450
e-Hybrid 245 ch VZ	8	B	1 000	42 790
Surcoût VZ Cup : VZ + 5 460 €				

LEON SPORTSTOURER				
2.0 TSI 310 ch DSG 4Drive	19	M	10 011	46 290
Surcoût : berline + 1 580 €				
BORN				
204 ch V	5	B	6 000	42 700
230 ch VZ	5	B	6 000	43 990
ATECA				
2.0 TSI 300 ch DSG 4Drive	19	M	18 905	44 900
Surcoût VZ Edition : "base" + 7 000 €				
FORMENTOR				
1.5 TSI 150 ch V	8	M	360	34 990
2.0 TSI 190 ch V DSG 4Drive	10	M	4 543	41 190
2.0 TSI 245 ch VZ DSG	14	M	5 105	43 500
2.0 TSI 310 ch VZ DSG 4Drive	19	M	13 109	47 900
VZ5	27	M	29 995	59 990
e-Hybrid 204 ch V	8	B	1 000	43 400
e-Hybrid 245 ch VZ	8	B	1 000	47 900
2.0 TDI 150 ch V	8		0	38 290
Surcoût 4th Anniversary Edition : V + 1 625 €				

DACIA

TYPE	CV	B/M *		PRIX
SPRING				
Confort	2	B	4 614	17 390
Surcoût Confort Plus : Confort + 1 600 €				
SANDERO				
1.0 SCe 65 ch Essentiel	4		0	9 990
0.9 TCe 90 ch Confort	5		0	13 490
1.0 Eco-G 100 ch Essentiel	5		0	12 190
Surcoût Confort : Essentiel + 1 500 €				
SANDERO STEPWAY				
0.9 TCe 90 ch Essentiel	5		0	13 690
1.0 Eco-G 100 ch Essentiel	5		0	13 890
Surcoût Confort : Essentiel + 1 300 €				
JOGGER				
1.0 TCe 110 ch Essentiel	5		10	15 500
1.0 Eco-G 100 ch Essentiel	5		0	14 990
Surcoût Confort : Essentiel + 1 700 à + 1 710 €				
Surcoût Extrême : Confort + 1 000 €				
Surcoût Extrême+ : Confort + 1 500 à + 1 700 €				
LODGY				
1.3 TCe 100 ch Esentiel	6	M	240	15 200
1.3 TCe 130 ch Essentiel	7	M	240	16 000
1.5 Blue dCi 95 ch Essentiel	5		0	16 850
1.5 Blue dCi 115 ch Essentiel	5		0	17 650
LODGY STEPWAY				
1.3 TCe 130 ch	7	M	450	17 100
1.5 Blue dCi 115 ch	6	M	75	18 750
Surcoût 15 ans : "base" + 200 €				
DUSTER				
1.3 TCe 130 ch Confort	7	M	330	19 150
1.3 TCe 150 ch Confort EDC	8	M	330	21 450
1.0 Eco-G 100 ch Essentiel	5		0	14 990
1.5 dCi 115 ch Essentiel	6		0	17 290
Surcoût Confort : Essentiel + 2 360 €				
Surcoût Prestige : Confort + 1 250 €				
Surcoût Up & Go : Prestige + 300 €				

DS AUTOMOBILES

TYPE	CV	B/M *		PRIX
DS 3 CROSSBACK				
1.2 PureTech 100 ch Montmartre	5		0	25 600
1.2 PureTech 130 ch Montmartre Auto.	7	M	230	28 600
1.2 PureTech 155 ch Perf. Line+ Auto.	8	M	400	36 500
1.5 BlueHDi 110 ch Montmartre	6		0	26 600
1.5 BlueHDi 130 ch Bastille Auto.	7		0	32 400
E-Tense Montmartre	4	B	6 000	37 600
Surcoût Bastille : Montmartre + 2 800 €				
Surcoût Performance Line : Bastille + 200 €				
Surcoût Toits de Paris : Performance Line + 800 €				
Surcoût Faubourg : Performance Line + 2 500 €				
Surcoût Performance Line+ : Performance Line + 3 400 €				
Surcoût Rivoli : Performance Line+ + 1 700 €				
Surcoût Louvre : Rivoli + 3 000 €				
DS 4				
1.2 PureTech 130 ch Bastille Auto.	7	M	210	30 100
1.6 PureTech 180 ch Performance Line Auto.	10	M	650	36 300
1.6 PureTech 225 ch Performance Line + Auto.	13	M	898	43 100
E-Tense 225 ch Bastille +	10	B	1 000	38 800
1.5 BlueHDi 130 ch Bastille + Auto.	7		0	32 100
Surcoût Bastille + : Bastille + 1 000 €				
Surcoût Performance Line : Bastille + + 2 700 €				
Surcoût Trocadero : Performance Line + 2 500 €				
Surcoût Cross Trocadero : Trocadero + 600 €				
Surcoût Performance Line + : Cross Trocadero + 1 100 €				
Surcoût Rivoli : Performance Line + + 1 800 €				
Surcoût Cross Rivoli : Rivoli + 600 €				
Surcoût La Première : Cross Rivoli + 5 100 €				

* B/M : B bonus écologique (en €), M malus écologique (en €). Montants calculés en fonction de l'équipement pneumatique des finitions de base. NC : non communiqué.

DS 7 CROSSBACK

1.6 PureTech 180 ch Bastille + Auto.	10	M	1 172	43 200
E-Tense 225 Bastille +	10		0	52 000
E-Tense 300 Bastille + 4x4	11		0	57 500
1.5 BlueHDi 130 ch Bastille Auto.	7	M	230	39 600

Surcoût Bastille + : Bastille + 2 100 €
Surcoût Performance Line : Bastille + + 700 €
Surcoût Performance Line + : Performance Line + 3 700 €
Surcoût Ligne Noire : Performance Line + + 700 €
Surcoût Rivoli : Ligne Noire + 800 €
Surcoût Louvre : Rivoli + 5 300 €

DS 9

1.6 PureTech 225 ch Performance Line +	13	M	1 504	48 700
E-Tense 225 ch Performance Line +	10		0	56 000
E-Tense 250 ch Performance Line +	11		0	58 000
E-Tense 360 ch Performance Line + 4x4	11		0	67 500

Surcoût Rivoli + : Performance Line + 2 900 € à + 4 500 €

FERRARI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
Roma	NC	M	40 000	198 265
Portofino M	NC	M	40 000	203 999
F8 Tributo	NC	M	40 000	232 754
F8 Spider	NC	M	40 000	258 328
812 Superfast	81	M	40 000	297 974
812 GTS	NC	M	40 000	329 718
SF90 Stradale	NC	M	1 386	423 514
SF90 Stradale Assetto Fiorano	NC	M	2 205	472 774

FIAT

TYPE	CV	B/M*		PRIX
500				
1.0 70 ch BSG Cult	4		0	15 790

Surcoût Dolcevita : Cult + 1 500 €
Surcoût Hey Google : Dolcevita + 1 500 €
Surcoût Dolcevita Plus : Dolcevita + 2 000 €
Surcoût Sport : Dolcevita Plus + 0 €

ABARTH 595				
595	8	M	1 386	21 290
595 Turismo	9	M	1 276	24 390
595 Competizione	10	M	1 629	27 790

Surcoût EsseEsse : Competizione + 2 600 €

500C (CABRIOLET)

Surcoût : berline + 2 800 €

ABARTH 595C

Surcoût : berline + 2 500 €

500 E				
23,8 kWh Action	3	B	6 000	24 900
42 kWh Icône	3	B	6 000	30 200

Surcoût Action Plus : Action + 1 500 €
Surcoût (RED) : Action Plus + 1 500 €
Surcoût Icone Plus : Icone + 2 000 €
Surcoût La Prima : Icone Plus + 3 000 €

500 E 3+1

Surcoût : berline + 2 000 €

500 E CABRIOLET

Surcoût : berline + 3 400 €

500L				
1.3 MultiJet 95 ch Sport	5	M	50	23 290

Surcoût Hey Google : Sport + 0 €
Surcoût (RED) : Sport + 0 €

PANDA				
1.0 BSG 70 ch	4		0	11 990

Surcoût City Life : "base" + 1 500 €
Surcoût Sport : City Life + 1 300 €

PANDA CITY CROSS				
1.0 70 ch BSG	4		0	14 990
0.9 TwinAir 85 ch 4x4	5	M	1 629	20 190

Surcoût Plus : "base" + 1 100 €

PANDA 4X4				
0.9 TwinAir 85 ch	5	M	1 629	17 590
500X				
1.0 T3 120 ch Cult	6	M	330	22 590
1.3 T4 150 ch Cross DCT	8	M	650	27 590
1.6 MultiJet 130 ch Cross	7	M	170	29 090

Surcoût Cross : Cult + 2 000 €
Surcoût Hey Google : Cross + 1 000 €
Surcoût Connect Edition : Cross + 2 400 €
Surcoût Sport : Cross + 3 000 €
Surcoût Club : Sport + 2 000 €
Surcoût Yacht Club Capri : 4 980 €

TIPO BERLINE				
1.0 Firefly Turbo 100 ch	5		0	16 490
1.3 MultiJet 95 ch	5		0	18 990
1.6 MultiJet 130 ch Life	7		0	22 990

Surcoût Life : "base" + 2 000 €
Surcoût Life Plus : Life + 2 000 €

TIPO 5 PORTES

Surcoût Tipo Berline + 1 500 €
Surcoût Sport : Life Plus + 2 000 €

TIPO CROSS				
1.0 Firefly Turbo 100 ch	5		0	19 490
1.3 MultiJet 95 ch	5		0	21 990
1.6 MultiJet 130 ch	7		0	23 990

Surcoût Pack : "base" + 2 000 €
Surcoût Plus : Pack + 2 000 €

TIPO STATION WAGON

Surcoût : 5 Portes + 1 500 €

FORD

TYPE	CV	B/M*		PRIX
FIESTA (3 & 5 PORTES)				
1.1 75 ch Cool & Connect	4		0	17 390
1.0 FlexiFuel 95 ch Cool & Connect	5		0	18 890
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch ST-Line	6		0	22 390
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch ST-Line X	8		0	24 890
ST	11	M	1 074	27 390

Surcoût Titanium Vignale : Cool & Connect + 3 900 €
Surcoût ST-Line : Cool & Connect + 2 400 €
Surcoût ST-Line X : ST-Line + 1 100 €

FIESTA ACTIVE				
1.0 FlexiFuel 95 ch X	5		0	22 390
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch X	6		0	23 490
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch X	NC		0	24 890
ECOSPORT				
1.0 EcoBoost 125 ch Titanium	6		0	23 100

Surcoût ST-Line : Titanium + 1 000 €
Surcoût Active : ST-Line + 0 €

PUMA				
1.0 Flexifuel Hybrid 125 ch Titanium	6		0	24 400
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch ST-Line X Powershift	8		0	31 650
ST	11	M	1 504	34 950

Surcoût Titanium X : Titanium + 2 000 €
Surcoût ST-Line : Titanium X + 0 €
Surcoût ST-Line X : ST-Line + 2 000 €
Surcoût ST-Line X Gold Edition : ST-Line X + 2 900 €
Surcoût ST-Line Vignale : ST-Line X + 2 400 €

FOCUS				
1.0 FlexiFuel Hybrid 125 ch ST-Line X	NC		0	29 900
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch ST-Line X	NC		0	31 100
ST	NC	M	8 671	38 550
1.5 EcoBlue 120 ch ST-Line X	NC		0	30 700

Surcoût Titanium Vignale : ST-Line X + 3 300 €

FOCUS ACTIVE				
1.0 FlexiFuel Hybrid 125 ch X Auto.	NC		0	29 900
1.5 EcoBoost Hybrid 155 ch X Powershift	NC		0	33 100
1.5 EcoBlue 120 ch X Auto.	NC		0	32 700

Surcoût Vignale : X + 2 200 €

FOCUS SW (BREAK)

Surcoût : berline + 1 200 €

FOCUS SW ACTIVE

Surcoût : berline + 1 200 €

KUGA				
2.5 Duratec Hybrid 190 ch Titanium i-AWD	NC		NC	39 850
2.5 Duratec Hybride Rechargeable 225 ch Titanium	13	B	1 000	40 850
2.5 Duratec 190 ch Hybride FlexiFuel Titanium	8		0	38 150

Surcoût ST-Line : Titanium + 2 000 €
Surcoût ST-Line X : ST-Line + 2 400 €
Surcoût Vignale : ST-Line X + 2 600 €

MONDEO				
Hybrid 187 ch ST-Line	9	M	100	41 000

Surcoût Vignale : ST-Line + 5 000 €

MONDEO SW

Surcoût : berline + 1 000 €

S-MAX				
2.5 Duratec 190 ch Hybrid ST Line	8	M	2 746	48 950

Surcoût Vignale : ST-Line + 6 700 €

GALAXY				
2.5 Duratec 190 ch Hybrid Titanium Business	8	M	2 598	50 950
MUSTANG MACH-E				
Standard Range	9	B	3 000	50 450
Extended Range	12	B	3 000	57 550
GT	16		0	78 950
EXPLORER				
ST-Line	32		0	80 700

Surcoût Platinum : ST-Line + 2 000 €

MUSTANG FASTBACK				
GT	36	M	24 400	54 200
Mach 1	35	M	31 200	64 200
MUSTANG CONVERTIBLE				

Surcoût : Fastback + 4 000 €

TOURNEO COURIER				
1.5 TDCi 100 ch Ambiente	5	M	260	16 120

Surcoût Trend : Ambiente + 510 €
Surcoût Sport : Trend + 1 740 €
Surcoût Titanium : Sport + 0 €

TOURNEO CONNECT				
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	6	M	2 726	21 740
1.5 EcoBlue 100 ch Ambiente	NC		NC	23 380
1.5 EcoBlue 120 ch Trend	NC		NC	25 940

Surcoût Trend : Ambiente + 2 000 €
Surcoût Titanium : Trend + 2 030 €

TOURNEO CONNECT ACTIVE				
1.5 EcoBlue 100 ch	NC		NC	29 210
1.5 EcoBlue 120 ch	NC		NC	29 770

HONDA

GARAGE DU CLOS
91 LINAS 01 69 80 72 80
2 avenue Ettore Bugatti
91 VILLEBON SUR YVETTE 01 69 31 55 00
47 avenue du Général de Gaulle
www.honda-montlhery.com

TYPE	CV	B/M*		PRIX
E				
136 ch	4	B	6 000	36 670
153 ch Advance 16"	4	B	6 000	39 670

Surcoût Advance 17" : Advance 16" + 0 €

JAZZ				
1.5 i-MMD Elegance	5		0	23 000

Surcoût Executive : Elegance + 1 700 €
Surcoût Exclusive : Executive + 1 500 €
Surcoût Style : Exclusive + 1 500 €

JAZZ CROSSTAR				
1.5 i-MMD Exclusive	5		0	28 230

Surcoût Exclusive Bi-Ton : Exclusive + 950 €
Surcoût U.R.B.A.N : Exclusive Bi-Ton + 50 €

HR-V				
1.5 i-MMD Executive	6		0	32 210

Surcoût Advance : Executive + 2 500 €
Surcoût Advance Style : Advance + 2 500 €

CIVIC (5 PORTES)				
1.0 i-VTEC Executive	6	M	240	27 500
CR-V				
2.0 i-MMD Comfort	8	M	1 074	37 150

Surcoût Elegance : Comfort + 3 900 €
Surcoût Executive : Elegance + 2 970 €
Surcoût Executive Toit Panoramique : Executive + 1 300 €
Surcoût Exclusive : Executive Toit Panoramique + 2 350 €

HYUNDAI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
i10				
1.0 67 ch Eco Initia	4		0	12 240
1.0 67 ch Intuitive BVR	4		0	15 300
1.2 84 ch N Line	4		0	17 350
1.0 T-GDi 100 ch N Line	5		0	18 150

Surcoût Intuitive : Initia + 2 160 €
Surcoût Creative : Intuitive + 1 600 €

i20				
1.2 84 ch Initia	4		0	16 250
1.0 T-GDi 100 ch Hybrid 48V Intuitive	5		0	20 300
N	11	M	1 901	27 800

Surcoût Intuitive : Initia + 2 150 €
Surcoût N Line Creative : Intuitive + 2 300 €
Surcoût Creative : N Line Creative + 0 €
Surcoût Executive : Creative + 3 000 €

BAYON				
1.2 84 ch Initia	4		0	18 150
1.0 T-GDi 100 ch Hybrid 48V Initia	5		0	20 150

Surcoût Intuitive : Initia + 2 450 €
Surcoût Creative : Intuitive + 2 300 €
Surcoût Executive : Creative + 3 000 €

KONA				
1.0 T-GDi 120 ch Hybrid 48V Intuitive	6		0	24 350
Hybrid Initia	5		0	27 000
1.6 CRDi 136 ch Hybrid 48V Intuitive	7		0	26 350
Electric 136 ch Intuitive	2	B	6 000	35 400
Electric 204 ch Intuitive	3	B	6 000	40 200

Surcoût Intuitive : Initia + 1 450 €
Surcoût Creative : Intuitive + 2 350 €
Surcoût N Line Creative : Creative + 0 €
Surcoût Executive : N Line Creative + 2 050 €
Surcoût N Line Executive : Executive + 1 000 €

i30				
1.0 T-GDi 120 ch Hybrid 48V Creative	6		0	26 600

Surcoût N Line : Creative + 4 240 €

i30 SW

Surcoût : berline + 1 000 €

i30 FASTBACK				
1.5 T-GDi 160 ch Hybrid 48V N Line DCT	8	M	260	33 940

IONIQ				
Hybrid Intuitive	5		0	28 450
Plug-in Intuitive	3	B	1 000	33 300
Electric Intuitive	1	B	6 000	35 600

Surcoût Creative : Intuitive + 4 200 €
Surcoût Executive : Creative + 2 450 €

IONIQ 5				
170 ch Intuitive	3	B	6 000	43 600
218 ch Intuitive	4	B	3 000	46 800
306 ch HTrac Executive	5	B	3 000	59 900

Surcoût Creative : Intuitive + 3 200 €
Surcoût Executive : Creative + 6 000 €

TUCSON				
1.6 T-GDi 150 ch Hybrid 48V Intuitive	8	M	818	29 900
Hybrid 230 ch Intuitive	10		0	34 650
Plug-in 265 ch Creative HTrac	10	B	1 000	44 950
1.6 CRDi 136 ch Hybrid 48V Creative	7	M	150	37 150

Surcoût Creative : Intuitive + 4 400 €
Surcoût Executive : Creative + 6 000 €
Surcoût N Line Executive : Executive + 0 €

NEXO				
Executive	1	B	2 000	80 400

SANTA FÉ				
Hybrid 230 ch Intuitive	10	M	1 000	43 250
Plug-in 265 ch Creative	10		0	56 550

Surcoût Creative : Intuitive + 7 400 €
Surcoût Executive : Creative + 4 500 €

JAGUAR

TYPE	CV	B/M*		PRIX
E-PACE				
P200 FlexFuel Auto.AWD	11	M	470	44 200
300 Sport	19	M	25 136	64 800
P300e S R-Dynamic	11		0	58 800
D165	9	M	2 139	38 800
D165 MHEV Auto. AWD	9	M	4 944	44 050
D200 MHEV Auto. AWD	11	M	5 799	47 600

Surcoût R-Dynamic : "base" + 2 550 €
Surcoût S : "base" + 4 900 €
Surcoût S R-Dynamic : S + 2 400 €
Surcoût SE : S + 2 500 €
Surcoût SE R-Dynamic : SE + 2 400 €
Surcoût HSE R-Dynamic : SE + 6 850 €

XE				
P250 S R-Dynamic	15	M	7 086	49 540
P300 S R-Dynamic AWD	19	M	15 506	55 340
D200 MHEV S R-Dynamic	11	M	50	48 410

Surcoût SE : S R-Dynamic + 940 €
Surcoût SE R-Dynamic : SE + 2 500 €
Surcoût R-Dynamic Black : SE R-Dynamic + 3 050 €
Surcoût HSE : SE + 4 600 €
Surcoût HSE R-Dynamic : HSe + 2 550 €

F-PACE				
SVR	47	M	40 000	106 680
P400e	19		0	72 210
D165	9	M	4 236	54 750
D200	11	M	4 236	57 660
D300 S	19	M	17 111	70 790

Surcoût S : "base" + 4 290 €
Surcoût S R-Dynamic : S + 2 190 €
Surcoût R-Dynamic Black : S R-Dynamic + 5 440 €
Surcoût SE : S + 3 680 €
Surcoût SE R-Dynamic : Se + 2 190 €
Surcoût HSE R-Dynamic : SE + 10 530 €

XF				
P250 S R-Dynamic	15	M	8 251	58 680
P300 S R-Dynamic AWD	19	M	13 682	64 750
D200 S R-Dynamic	11	M	125	54 780

Surcoût SE : S R-Dynamic + 5 310 €
Durcoût SE R-Dynamic : SE + 2 020 €
Surcoût HSE : SE + 4 540 €
Surcoût HSE R-Dynamic : HSE + 2 100 €

XF SPORTBRAKE

Surcoût : berline + 3 540 €

F-TYPE COUPÉ				
P300 R-Dynamic	NC	M	33 147	67 260
P450 R-Dynamic	NC	M	40 000	93 070
R	NC	M	40 000	126 450

Surcoût R-Dynamic Black : R-Dynamic + 9 105 €

F-TYPE CABRIOLET

Surcoût : coupé + 7 060 €

I-PACE				
EV400 S	10		0	79 990

Surcoût SE : S + 8 010 €
Surcoût HSE : SE + 6 600 €

JEEP

TYPE	CV	B/M*		PRIX
RENEGADE				
1.0 GSE T3 120 ch Longitude	6	M	450	26 300
1.5 Turbo T4 130 ch e-Hybride Longitude	7	M	100	29 950
1.3 GSE T4 190 ch 4xe Brooklyn Edition	7	B	1 000	39 000
1.3 GSE T4 240 ch 4xe Trailhawk	10	B	1 000	43 500
1.6 MultiJet 130 ch Longitude	7	M	125	28 450
Surcoût Night Eagle : Longitude + 1 500 €				
Surcoût Limited : Longitude + 3 300 €				
Surcoût S : Limited + 4 000 €				
COMPASS				
4xe 190 ch Night Eagle	NC	B	1 000	45 950
4xe 240 ch Limited	NC	B	1 000	48 200
Surcoût Limited : Night Eagle + 1 250 €				
Surcoût Trailhawk : Limited + 2 300 €				
Surcoût S : Trailhawk + 1 000 €				
WRANGLER UNLIMITED				
4xe Sahara	16		0	73 000
Surcoût Overland : Sahara + 2 750 €				
Surcoût Rubicon : Sahara + 1 600 €				

KIA

TYPE	CV	B/M*		PRIX
PICANTO				
1.0 67 ch Motion	4		0	12 090
1.2 84 ch GT Line	4		0	15 990
1.0 T-GDi 100 ch GT Line	5		0	17 590
Surcoût Active : Motion + 1 600 €				
Surcoût GT Line : Active + 1 800 €				
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 1 500 €				
RIO				
1.2 84 ch Motion	4	M	50	15 290
1.0 T-GDi 100 ch Active	5		0	18 390
1.0 T-GDi 100 ch mHEV GT Line	5		0	20 790
1.0 T-GDi 120 ch mHEV GT Line	6		0	21 490
Surcoût Active : Motion + 1 800 €				
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 1 800 €				
STONIC				
1.0 T-GDi 100 ch Motion	5		0	19 990
1.0 T-GDi 120 ch MHEV Active	6		0	23 090
Surcoût Active : Motion + 1 800 €				
Surcoût GT Line : Active + 1 900 €				
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 1 600 €				
E-SOUL				
136 ch Motion	1	B	6 000	34 990
204 ch Motion	1	B	6 000	38 990
Surcoût Active : Motion + 2 600 €				
Surcoût Design : Active + 2 000 €				
Surcoût Premium : Design + 2 000 €				
CEED				
1.0 T-GDi 100 ch Motion	5	M	125	21 990
1.0 T-GDi 120 ch Motion	6		0	22 490
1.5 T-GDi 160 ch Active	8	M	75	25 590
GT DCT	11	M	1 386	34 390
1.6 CRDi 136 ch MHEV Motion	7		0	26 590
Surcoût Active : Motion + 2 100 €				
Surcoût GT Line : Active + 1 900 €				
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 2 400 €				
CEED SW (BREAK)				
Hybride Rechargeable Motion	5	B	1 000	35 790
Surcoût : 5 portes + 1 000 €				
PROCEED				
1.0 T-GDi 120 ch GT Line	6		0	28 490
1.5 T-GDi 160 ch GT Line	8	M	125	29 490
GT DCT	12	M	1 386	36 790
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 3 700 €				
XCEED				
1.0 T-GDi 120 ch Motion	6	M	210	26 090
1.5 T-GDi 160 ch Active	8	M	240	28 090
1.6 T-GDi 204 ch Lounge DCT	11	M	2 370	35 990
Hybride Rechargeable Motion	5	B	1 000	35 690
1.6 CRDi 136 ch MHEV Motion	7	M	125	30 090
Surcoût Active : Motion + 1 000 €				
Surcoût Black & White Edition : Active + 1 000 €				
Surcoût Design : Active + 1 500 €				
Surcoût Lounge : Design + 4 800 €				
Surcoût Premium : Design + 2 700 €				
NIRO				
Motion	5		0	29 190
Eco plug-in Motion	4	B	1 000	36 190
e-Niro 136 ch Motion	1	B	6 000	36 990
e-Niro 204 ch Motion	1	B	6 000	40 990
Surcoût Active : Motion + 2 000 € à + 2 700 €				
Surcoût Design : Active + 2 000 €				
Surcoût Premium : Active + 2 000 €				
Surcoût Lounge : Active + 3 300 €				

SPORTAGE				
1.6 T-GDi 150 ch MHEV Motion	8	M	818	29 990
1.6 T-GDi 230 ch Hybride Active	10		0	37 490
1.6 T-GDi 265 ch Hybride Rechargeable Active	10	B	1 000	43 290
1.6 CRDi 136 ch MHEV Motion DCT	7	M	125	33 790
Surcoût Active : Motion + 3 200 €				
Surcoût Design : Active + 2 600 €				
Surcoût GT Line Premium : Design + 4 200 €				
EV6				
229 ch Air Active	4	B	3 000	47 990
325 ch Air Active	6	B	3 000	51 990
GT	NC		0	66 990
Surcoût Air Design : Air Active + 3 800 €				
Surcoût GT-line : Air Design + 4 000 €				
SORENTO				
Hybride Motion	10	M	700	41 990
Eco plug-in Motion	10	B	1 000	49 490
Surcoût Active : Motion + 4 000 €				
Surcoût Design : Active + 4 000 €				
Surcoût Premium : Design + 4 000 €				
STINGER				
GT	25	M	31 695	63 390

LAMBORGHINI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
Huracán EVO RWD	59	M	40 000	191 873
Huracán EVO	59	M	40 000	221 382
Huracán STO	NC	M	40 000	299 294
Huracán EVO RWD Spyder	NC	M	40 000	211 006
Huracán EVO Spyder	59	M	40 000	243 466
Urus	59	M	40 000	226 711

LAND ROVER

TYPE	CV	B/M*		PRIX
RANGE ROVER EVOQUE				
P200 FlexFuel AWD Auto.	11	M	450	45 850
P300e R-Dynamic	11		0	54 750
D200 AWD Auto.	11	M	6 515	48 300
Surcoût R-Dynamic : "base" + 2 500 €				
Surcoût S : "base" + 5 200 €				
Surcoût S R-Dynamic : S + 2 500 €				
Surcoût Bronze Collection : S + 5 100 €				
Surcoût SE : S + 5 300 €				
Surcoût SE R-Dynamic : SE + 2 500 €				
Surcoût HSE R-Dynamic : SE + 7 550 €				
Surcoût Autobiography R-Dynamic : HSE R-Dynamic + 7 400 €				
DISCOVERY SPORT				
P200 Flex Fuel AWD Auto.	11	M	1 010	45 860
P300e R-Dynamic	11		0	54 150
D200 AWD Auto.	11	M	8 566	47 590
Surcoût R-Dynamic : "base" + 2 390 €				
Surcoût S : "base" + 5 110 €				
Surcoût S R-Dynamic : S + 2 390 €				
Surcoût SE : S + 4 080 €				
Surcoût SE R-Dynamic : SE + 2 340 €				
Surcoût HSE R-Dynamic : SE + 7 220 €				
DISCOVERY				
P360 HSE R-Dynamic	24	M	40 000	90 600
D300 HSE R-Dynamic	19	M	40 000	90 600
Surcoût Metropolitan Edition R-Dynamic : HSE R-Dynamic + 4 800 €				
RANGE ROVER VELAR				
P400e	19		0	71 900
D200	11	M	5 582	61 500
D300 S	19	M	18 121	74 700
Surcoût S : "base" + 7 300 €				
Surcoût S R-Dynamic : S + 3 400 €				
Surcoût SE : S + 4 100 €				
Surcoût SE R-Dynamic : SE + 3 400 €				
Surcoût HSE R-Dynamic : SE + 12 800 €				
DEFENDER 90				
P400 SE X-Dynamic	28	M	40 000	81 200
P525 X-Dynamic	43	M	40 000	127 900
D200 SE X-Dynamic	11	M	40 000	69 700
D250 SE X-Dynamic	14	M	40 000	74 000
D300 SE X-Dynamic	19	M	40 000	78 100
Surcoût HSE X-Dynamic : SE X-Dynamic + 6 200 €				
Surcoût X X-Dynamic : HSE X-Dynamic + 18 500 €				
Surcoût XS Edition : HSE X-Dynamic + 3 000 €				
Surcoût P525 Carpathian X-Dynamic : P525 X-Dynamic + 7 000 €				
DEFENDER 110				
Surcoût : 90 + 6 600 €				
P400e SE X-Dynamic	19		0	88 600
RANGE ROVER SPORT				
P525 HSE Dynamic	43	M	40 000	102 800
SVR	50	M	40 000	136 900
P400e SE	19		0	91 700
D250 S	14	M	37 000	74 000
D300 SE	19	M	40 000	82 900
D350 HSE Dynamic	23	M	40 000	99 300
Surcoût SE : S + 3 600 €				
Surcoût HSE : SE + 6 000 €				
Surcoût HSE Dynamic : HSE + 2 600 €				
Surcoût HSE Silver : HSE + 6 300 €				
Surcoût HSE Dynamic Stealth Edition : HSE Dynamic + 6 900 €				
Surcoût Autobiography Dynamic : HSE Dynamic + 13 200 €				
Surcoût SVR Carbon Edition : SVR + 17 900 €				
RANGE ROVER				
P530 HSE	44	M	40 000	150 500
P400e SE	24		0	134 100
P510e HSE	28		0	150 300
D250 SE	14	M	26 691	122 600
D350 HSE	23		NC	141 200
Surcoût HSE : SE + 7 900 €				
Surcoût Autobiography : HSE + 15 900 €				
Surcoût 1st Edition : Autobiography + 7 000 €				
Surcoût SV : Autobiography + 34 000 €				

LEXUS

TYPE	CV	B/M*		PRIX
UX				
250h	7		0	36 990
300e Pack	4	B	2 000	49 990
Surcoût Premium Edition : "base" + 3 000 €				
Surcoût Luxe Plus : Premium Edition + 4 000 €				
Surcoût F-Sport : Luxe Plus + 2 000 €				
Surcoût Executive : F-Sport + 8 500 €				
Surcoût F-Sport Executive : Executive + 1 500 €				
RC				
F	37	M	40 000	91 990
Surcoût Track Edition : F + 30 000 €				
NX				
350h Pack	10	M	710	48 990
450h+ Luxe 4WD	10		0	61 490
Surcoût Luxe : Pack + 6 000 €				
Surcoût Executive : Luxe + 8 500 € à +11 000 €				
Surcoût F Sport Executive : Executive + 2 000 €				
ES				
300h	9		0	50 490
Surcoût Luxe : "base" + 6 000 €				
Surcoût F-Sport Executive : Luxe + 5 500 €				
Surcoût Executive : F-Sport Executive + 4 000 €				
RX				
450h Pack	15	M	8 105	68 990
Surcoût Luxe : Pack + 6 500 €				
Surcoût F-Sport : Luxe + 6 000 €				
Surcoût F-Sport Executive : F-Sport + 3 300 €				
Surcoût Executive : F-Sport Executive + 1 700 €				
RX L				
Surcoût : RX + 3 000 €				
LS				
500h	19	M	12 174	102 990
Surcoût Executive + : "base" + 34 000 €				
Surcoût Executive Innovation : Executive + 6 000 €				
LC				
500 Sport+	35	M	40 000	127 490
500h Executive	19	M	10 903	117 490
Surcoût Sport + : Executive + 10 000 €				
LC CABRIOLET				
500 Sport+	35	M	40 000	133 490

LYNK & CO

TYPE	CV	B/M*		PRIX
01				
"base"	NC	B	1 000	41 500

MASERATI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
GRECALE				
GT	NC		NC	75 450
Modena	NC		NC	86 000
Trofeo	NC		NC	115 400
Surcoût Primaserie : GT + 20 276 €				
GHIBLI				
Modena	23	M	40 000	93 700
Modena S Q4	32	M	40 000	112 050
Trofeo	51	M	40 000	140 350
GT Hybrid	21		NC	81 550
LEVANTE				
Modena	25	M	40 000	102 700
Modena S	32	M	40 000	115 650
Trofeo	51	M	40 000	161 200
GT Hybrid	21		NC	87 650
QUATTROPORTE				
Modena Q4	32	M	40 000	136 850
Trofeo	51	M	40 000	174 700
GT Hybrid	23	M	40 000	108 650
MC20				
630 ch	NC	M	40 000	221 000

MAZDA

TYPE	CV	B/M*		PRIX
2				
1.5 SkyActiv-G M Hybrid 90 ch Élégance	4		0	18 750
1.5 SkyActiv-G 90 ch Sélection Auto.	NC		0	23 500
1.5 SkyActiv-G 115 ch Exclusive Edition	NC		0	24 400
Surcoût Homura : Élégance + 1 800 €				
Surcoût Sélection : Elégance + 2 750 €				
Surcoût Exclusive Édition : Sélection + 1 450 €				
2 HYBRID				
Pure	NC		NC	21 500
Surcoût Agile : Pure + 2 100 €				
Surcoût Select : Agile + 2 900 €				
CX-3				
2.0 SkyActiv-G 121 ch Élégance	7	M	310	22 900
Surcoût Signature : Élégance + 2 600 €				
Surcoût Sélection : Signature + 1 000 €				
Surcoût Exclusive Édition : Sélection + 1 200 €				
MAZDA3 (5 PORTES)				
2.0 SkyActiv-G M Hybrid 122 ch	6		0	25 400
2.0 SkyActiv-X M Hyb. 186 ch Homura	NC		0	30 600
Surcoût Style : "base" + 2 700 €				
Surcoût Homura : Style + 200 €				
Surcoût Sportline : Style + 1 250 €				
Surcoût Exclusive : Sportline + 2 300 €				
MAZDA3 BERLINE				
Surcoût : 5 portes + 0 €				
CX-30				
2.0 SkyActiv-G M Hybrid 122 ch	6	M	190	27 600
2.0 SkyActiv-X M Hybrid 186 ch Homura	NC		0	33 350
Surcoût Style : "base" + 2 900 €				
Surcoût Homura : Style + 550 €				
Surcoût Sportline : Style + 1 550 €				
Surcoût Exclusive : Sportline + 2 300 €				
MX-30				
e-SkyActiv 143 ch	NC	B	6 000	33 900
Surcoût Modern Confidence : "base" + 3 900 €				
Surcoût Industrial Vintage : Modern Confidence + 0 €				
MX-5				
1.5 SkyActiv-G 132 ch Élégance	7	M	360	29 650
2.0 SkyActiv-G 184 ch Sélection	10	M	1 504	36 350
Surcoût Dynamique : Élégance + 2 100 €				
Surcoût Sélection : Dynamique + 1 700 €				
MX-5 RF				
Surcoût : MX-5 + 2 500 €				
6				
2.5 SkyActiv-G 194 ch Takumi Auto.	11	M	3 552	42 100
6 WAGON (BREAK)				
Idem berline				
CX-5				
2.0 SkyActiv-G 165 ch Elégance	9	M	1 386	32 200
2.5 SkyActiv-G 194 ch Homura	11	M	4 818	43 000
2.2 SkyActiv-D 150 ch Dynamique	8	M	740	36 800
2.2 SkyActiv-D 184 ch Sélection	10	M	740	40 700
Surcoût Dynamique : Élégance + 1 950 €				
Surcoût Newground : Dynamique + 4 950 €				
Surcoût Sélection : Dynamique + 2 500 €				
Surcoût Homura : Sélection + 2 700 €				
Surcoût Takumi : Sélection + 4 900 €				

MERCEDES

TYPE	CV	B/M*		PRIX
CLASSE A				
160 Style Line	6	M	170	29 400
180 Style Line	7	M	150	30 400
200 Style Line 7G-DCT	8	M	190	34 650
250 Progressive Line 4Matic 7G-DCT	13	M	1 386	45 250
35 AMG 4Matic 7G-DCT	20	M	10 980	52 050
45 AMG S 4Matic+ 8G-DCT	31	M	16 810	70 900
250 e Style Line	NC	B	1 000	42 100
180 d Style Line	6		0	31 700
200 d Style Line 8G-DCT	8		0	35 950
220 d Progressive Line 8G-DCT	11	M	50	43 350
Surcoût Progressive Line : Style Line + 2 800 €				
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 1 900 €				
CLASSE A BERLINE				
Surcoût : Classe A + 650 € à + 1 650 €				
CLASSE B				
160 Style Line Edition	6	M	210	32 050
180 Style Line Edition	8	M	210	33 050
200 Style Line Edition Auto.	9	M	240	35 050
250 Progressive Line Edition 4Matic Auto.	13	M	1 901	45 150
250 e Progressive Line Edition	8	B	1 000	47 300
180 d Style Line Edition	6	M	50	34 350
200 d Style Line Edition Auto.	8	M	100	35 150
220 d Progressive Line Edition Auto.	11	M	150	43 250
Surcoût Progressive Line Edition : Style Line Edition + 2 100 €				
Surcoût AMG Line Edition : Progressive Line Edition + 2 100 €				

* B/M : B bonus écologique (en €), M malus écologique (en €). Montants calculés en fonction de l'équipement pneumatique des finitions de base. NC : non communiqué.

CLA COUPÉ				
180 Progressive Line	8	M	150	36 550
200 Progressive Line Auto.	9	M	190	40 800
250 Progressive Line 4Matic Auto.	13	M	1 172	48 800
35 AMG Matic 7G-DCT	20	M	8 671	55 800
45 S AMG 4Matic+ 8G-DCT	31	M	14 273	73 500
250 e Progressive Line	8	B	1 000	48 050
180 d Progressive Line	6		0	37 850
200 d Progressive Line Auto.	8		0	42 100
220 d Progressive Line Auto.	11	M	50	46 900
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 1 950 €				
CLA SHOOTING BRAKE				
Surcoût : Coupé + 700 €				
GLA				
200 Progressive Line 7G-DCT	9	M	818	42 300
250 AMG Line 4Matic 8G-DCT	13	M	4 818	51 400
35 AMG	19	M	15 506	57 100
45 AMG S	31	M	30 056	74 750
250 e Progressive Line	8	B	1 000	50 600
200 d Progressive Line 8G-DCT	8	M	260	43 200
220 d AMG Line 4Matic 8G-DCT	10	M	540	51 400
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 1 500 €				
EQA				
250 Progressive Line	NC	B	3 000	47 900
350 AMG Line 4Matic	NC	B	3 000	56 200
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 2 000 €				
GLB				
200 Progressive Line	9	M	1 629	45 750
250 AMG Line 4Matic	13	M	6 375	55 150
35 AMG 4Matic	20	M	18 905	61 100
200 d Progressive Line	8	M	400	46 650
220 d AMG Line 4Matic	10	M	983	55 150
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 1 500 €				
EQB				
350 4Matic	NC		0	64 150
CLASSE C				
200 Avantgarde Line	11	M	400	50 550
300 e Avantgarde Line	NC		0	59 400
200 d Avantgarde Line	9		0	49 750
220 d Avantgarde Line	11		0	53 950
Surcoût AMG Line : Avantgarde + 2 950 €				
CLASSE C BREAK				
Surcoût: berline + 1 500 €				
CLASSE C COUPÉ				
200	10	M	1 761	51 600
43 AMG 4Matic	29	M	35 324	77 300
63 AMG S	42	M	40 000	113 100
220 d	10	M	100	55 100
300 d 4Matic	14	M	740	61 100
CLASSE C CABRIOLET				
Surcoût: coupé + 7 350 €				
GLC				
43 AMG 4Matic	25	M	40 000	71 000
63 AMG S 4Matic+	42	M	40 000	108 200
300 e Avantgarde Line 4Matic	10		0	65 850
200 d Avantgarde Line	9	M	1 074	55 450
220 d Avantgarde Line 4Matic	11	M	1 626	59 300
300 d Avantgarde Line 4Matic	14	M	3 902	61 800
400 d Avantgarde Line 4Matic	22	M	10 253	69 700
300 de Avantgarde Line 4Matic	10		0	67 700
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 2 000 €				
GLC COUPÉ				
43 AMG 4Matic	25	M	40 000	74 600
63 AMG S 4Matic+	42	M	40 000	111 800
300 e AMG Line 4Matic	10		0	71 750
220 d AMG Line 4Matic	11	M	1 622	65 400
300 d AMG Line 4Matic	14	M	4 302	67 900
400 d AMG Line 4Matic	22	M	10 021	75 800
300 de AMG Line 4Matic	10		0	73 600
EQC				
400 AMG Line 4Matic	8		0	79 800
CLASSE E				
53 AMG 4Matic+	32	M	36 674	89 300
63 S AMG 4Matic+	55	M	40 000	137 450
300 e Avantgarde Line	12		0	66 250
220 d Avantgarde Line	11	M	2 918	57 600
400 d Avantgarde Line 4Matic	21	M	16 081	75 800
300 de Avantgarde Line	11		0	68 050
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 3 250 €				
CLASSE E BREAK				
Surcoût : berline + 2 200 €				
CLASSE E ALL-TERRAIN				
220 d	11	M	8 025	66 500
CLASSE E COUPÉ				
300 AMG Line	NC	M	10 980	66 950
53 AMG 4Matic+	NC	M	34 847	97 800
220 d AMG Line	NC	M	2 544	64 050
400 d AMG Line 4Matic	NC	M	16 531	79 750

CLASSE E CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 6 900 €				
NOUVELLE EQE				
350+ Electric Art	NC		0	79 300
43 AMG 4Matic	NC		0	118 100
Surcoût AMG Line : Electric Art + 3 850 €				
CLS				
53 AMG 4Matic+	32	M	27 199	102 950
220 d	11	M	400	77 400
400 d	21	M	7 065	97 250
GLE				
450 Avantgarde Line	25	M	25 371	80 500
53 AMG 4Matic+	33	M	40 000	96 650
63 S AMG 4Matic+	55	M	40 000	150 200
350 e Avantgarde Line	12		0	85 650
300 d Avantgarde Line	15	M	7 005	76 950
400 d Avantgarde Line	22	M	16 288	79 550
350 de Avantgarde Line	11		0	86 250
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 4 300 €				
GLE COUPÉ				
53 AMG 4Matic+	33	M	40 000	114 750
63 AMG S 4Matic+	55	M	40 000	165 550
350 e	12		0	98 800
400 d	22	M	19 981	84 100
350 de	NC		0	99 400
CLASSE S				
580 Maybach 4Matic	NC	M	40 000	192 200
680 Maybach 4Matic	NC	M	40 000	235 700
580 e Executive	NC		0	132 750
350d Executive	17	M	5 984	103 850
400d Executive 4Matic	21	M	8 315	111 050
Surcoût AMG Line : Executive + 7 350 €				
EQS				
450+ AMG Line	NC		0	127 250
580 AMG Line 4Matic	NC		0	152 800
AMG 53 4Matic+	NC		0	161 250
GLS				
580 Executive	39	M	40 000	129 000
63 AMG 4Matic+	55	M	40 000	166 850
600 Maybach	NC	M	40 000	181 800
400 d Executive	22	M	33 297	103 100
Surcoût AMG Line : Executive + 5 000 €				
AMG GT COUPÉ 4 P.				
43 4Matic+	26	M	27 749	119 150
53 4Matic+	33	M	27 799	136 300
63 S E-Performance	NC	M	7 462	211 250
AMG GT				
GT	35	M	40 000	132 050
GT S	41	M	40 000	151 050
GT C	47	M	40 000	162 850
GT R	52	M	40 000	179 650
GT R Pro	NC	M	40 000	223 450
AMG GT ROADSTER				
Surcoût: coupé + 12 700 €				
NOUVEL AMG SL				
63 4Matic+	NC	M	40 000	190 750
CLASSE G				
500 Executive Line Auto.	32	M	40 000	116 350
63 AMG Auto.	51	M	40 000	167 100
Surcoût AMG Line : Executive Line + 4 550 €				

MG

TYPE	CV	B/M*		PRIX
ZS				
Autonomie Standard Comfort	NC	B	6 000	30 990
Autonomie Etendue Comfort	NC	B	6 000	34 990
Surcoût Luxury : Comfort + 2 000 €				
EHS				
Hybride Rechargeable 258 ch Comfort	NC	B	1 000	33 700
Surcoût Luxury : Comfort + 2 500 €				
MARVEL R				
132 kW Comfort	NC	B	6 000	39 990
212 kW Performance 4WD	NC	B	2 000	48 890
Surcoût Luxury : Comfort + 5 000 €				

MINI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
HATCH 3 PORTES				
Cooper	7		0	24 900
Cooper S	9	M	310	29 500
John Cooper Works	13	M	1 504	35 800
Electric Essential	5	B	6 000	33 900
HATCH 5 PORTES				
Surcoût: 3 portes + 900 €				
CABRIO				
Cooper	7	M	190	29 300
Cooper S	9	M	818	33 900
John Cooper Works	13	M	2 370	40 200

CLUBMAN				
One	6	M	210	27 400
Cooper	7	M	230	29 400
Cooper S	11	M	1 172	33 700
John Cooper Works	20	M	3 784	46 500
One D	6		0	30 400
Cooper D	8		0	32 400
Cooper SD All4	NC		NC	39 900
COUNTRYMAN				
One	5	M	310	28 900
Cooper	7	M	360	30 900
Cooper S	11	M	1 074	35 600
John Cooper Works	19	M	5 105	48 400
Cooper SE e-All4	6	B	1 000	42 100
One D	6	M	50	31 900
Cooper D	8		0	33 900
Cooper SD All4	NC		NC	41 800

MITSUBISHI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
SPACE STAR				
1.0 Mivec 71 ch Inform	4		NC	12 990
Surcoût Invite : Inform + 700 €				
Surcoût Red Line Edition : Invite + 1 100 €				
Surcoût Intense : Red Line Edition + 1 200 €				
ECLISPE CROSS				
PHEV Invite	5	B	1 000	40 390
Surcoût Intense : Invite + 3 100 €				
Surcoût Intense Edition : Intense + 1 500 €				
Surcoût Intense Style : Intense + 1 600 €				
Surcoût Intense Design : Intense + 1 900 €				
Surcoût Instyle : Intense + 4 000 €				

NISSAN

AUTOJM.FR
MANDATAIRE AUTOMOBILE MULTIMARQUE
Jusqu'à -40%
03 81 36 30 30 | www.autojm.fr

TYPE	CV	B/M*		PRIX
MICRA				
1.0 IG-T 92 ch Visia Pack	5		0	17 190
Surcoût Acenta : Visia Pack + 1 800 €				
Surcoût Enigma : Acenta + 1 750 €				
Surcoût Made in France : Acenta + 1 200 €				
Surcoût N-Sport : Acenta + 2 200 €				
Surcoût Tekna : N-Sport + 0 €				
JUKE				
1.0 DIG-T 114 ch Visia	6	M	190	21 090
Surcoût Acenta : Visia + 2 200 €				
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 200 €				
Surcoût Enigma : N-Connecta + 3 200 €				
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 000 €				
Surcoût N-Design : Tekna + 650 €				
LEAF				
150 ch Acenta	6	B	6 000	34 400
217 ch Acenta	6	B	6 000	38 300
Surcoût N-Connecta : Acenta + 3 000 €				
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 150 €				
QASHQAI				
1.3 Mild-Hybrid 140 ch Visia	7	M	400	30 190
1.3 Mild-Hybrid 158 ch Acenta Xtronic	8	M	360	35 790
Surcoût Acenta : Visia + 2 500 €				
Surcoût N-Connecta : Acenta + 1 850 €				
Surcoût N-Style : N-Connecta + 150 €				
Surcoût Première Edition : N-Connecta + 2 900 €				
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 450 €				
Surcoût Tekna+ : Tekna +3 000 €				
NOUVEL ARIYA				
218 ch Advance 63 kWh	NC	B	2 000	46 400
242 ch Evolve 87 kWh	NC	B	2 000	57 400
306 ch Evolve 87 kWh e-4orce	NC		0	60 400
TOWNSTAR COMBI				
1.3 Tce 130 ch Acenta	7	M	5 404	27 540
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 500 €				
Surcoût Tekna : N-Connecta + 3 000 €				

OPEL

TYPE	CV	B/M*		PRIX
CORSA				
1.2 75 ch Connect	4		0	16 400
1.2 Turbo 100 ch Edition	5		0	19 900
1.2 Turbo 130 ch GS Line Auto.	7		0	24 700
1.5 Diesel 100 ch Edition	5		0	22 400
e Edition	1	B	6 000	32 700
Surcoût Edition : Connect + 2 200 €				
Surcoût GS Line : Edition + 1 300 €				
Surcoût Ultimate : GS Line + 2 100 €				
CROSSLAND				
1.2 83 ch Edition	5	M	190	22 150
1.2 Turbo 110 ch Edition	6	M	75	23 400
1.2 Turbo 130 ch Ultimate	7	M	125	28 500
1.5 Diesel 110 ch Elegance	6		0	26 050
1.5 Diesel 120 ch Elegance Auto.	6	M	100	28 200
Surcoût Elegance : Edition + 950 €				
Surcoût GS Line : Elegance + 2 150 €				
Surcoût Ultimate : GS Line + 1 150 €				
MOKKA				
1.2 Turbo 100 ch Edition	5		0	23 250
1.2 Turbo 130 ch Elegance	7		0	26 250
1.5 Diesel 110 ch Elegance	6		0	27 350
e 136 ch Edition	4	B	6 000	36 900
Surcoût Elegance : Edition + 1 650 €				
Surcoût GS Line : Elegance + 850 €				
Surcoût Ultimate : GS Line + 3 450 €				
ASTRA				
1.2 Turbo 110 ch	6		0	24 350
1.2 Turbo 130 ch Elegance	7		0	28 800
Hybrid 180 ch Edition	8	B	1 000	35 550
1.5 Diesel 130 ch Edition	7		0	28 750
Surcoût Edition : "base" + 1 200 €				
Surcoût Elegance : Edition + 2 450 €				
Surcoût GS Line : Elegance + 1 250 €				
Surcoût Ultimate : GS Line + 4 200 €				
GRANDLAND				
1.2 Turbo 130 ch	7	M	280	31 600
Hybrid 225 ch	10	B	1 000	42 750
Hybrid4 300 ch Ultimate	11		0	53 700
1.5 Diesel 130 ch Auto.	7	M	170	35 700
Surcoût GS Line : "base" + 2 700 €				
Surcoût Ultimate : GS Line + 4 200 €				
INSIGNIA GRAND SPORT				
1.5 Diesel 122 ch GS Line Auto.	6	M	150	44 200
2.0 Diesel 174 ch GS Line Auto.	9	M	75	45 400
INSIGNIA SPORTS TOURER				
Surcoût: Grand Sport + 1 300 €				
COMBO LIFE				
1.2 110 ch Edition	6	M	540	22 700
1.5 Diesel 100 ch Edition	5	M	210	23 850
1.5 Diesel 130 ch Elegance	7	M	330	27 900
e Edition	NC	B	6 000	35 300
Surcoût Elegance : Edition + 2 450 €				
Surcoût Elegance Pack : Elegance + 1 100 €				

PEUGEOT

AUTOJM.FR
MANDATAIRE AUTOMOBILE MULTIMARQUE
Jusqu'à -40%
03 81 36 30 30 | www.autojm.fr

TYPE	CV	B/M*		PRIX
208				
1.2 PureTech 75 ch Like	4		0	17 500
1.2 PureTech 100 ch Active Pack	5		0	21 520
1.2 PureTech 130 ch Allure Pack Auto.	7		0	26 900
1.5 BlueHDi 100 ch Active	5		0	21 900
e Active	4	B	6 000	33 950
Surcoût Active : Like + 1 700 €				
Surcoût Active Pack : Active + 1 000 €				
Surcoût Style : Active Pack + 50 €				
Surcoût Allure : Active Pack + 900 €				
Surcoût Allure Pack : Allure + 1 000 €				
Surcoût Roadtrip : Allure Pack + 700 €				
Surcoût GT : Allure Pack + 1 800 €				
Surcoût GT Pack : GT + 1 000 €				
2008				
1.2 PureTech 100 ch Active	6		0	24 150
1.2 PureTech 130 ch Active	6		0	25 950
1.2 PureTech 155 ch GT Auto.	8	M	330	33 850
1.5 BlueHDi 110 ch Active	5		0	26 150
1.5 BlueHDi 130 ch Allure Auto.	6		0	31 250
e Active	4	B	6 000	38 050
Surcoût Active Pack : Active + 900 €				
Surcoût Style : Active Pack + 200 €				
Surcoût Allure : Active Pack + 1 000 €				
Surcoût Allure Pack : Allure + 900 €				
Surcoût Roadtrip : Allure Pack + 700 €				
Surcoût GT : Allure Pack+ 1 900 €				
Surcoût GT Pack : GT + 1 100 € à + 1 400 €				

308				
1.2 PureTech 110 ch Active Pack	6		0	25 700
1.2 PureTech 130 ch Active Pack	7		0	27 100
PHEV 180 ch Active Pack	6	B	1 000	38 050
PHEV 225 ch GT	10	B	1 000	44 550
1.5 BlueHDi 130 ch Active Pack	7		0	29 600
Surcoût Allure : Active Pack + 2 000 €				
Surcoût Allure Pack : Allure + 800 €				
Surcoût GT : Allure Pack + 2 000 €				
Surcoût GT Pack : GT + 1 600 €				
308 SW				
Surcoût : berline + 1 000 €				
3008				
1.2 PureTech 130 ch Active Pack	7	M	310	32 600
HYbrid 225 ch Active Pack	10	B	1 000	45 600
HYbrid4 300 ch Allure Pack	11		0	52 800
1.5 BlueHDi 130 ch Active Pack	7	M	100	35 500
Surcoût Style : Active Pack + 700 €				
Surcoût Allure : Active Pack + 2 400 €				
Surcoût Allure Pack : Allure + 400 €				
Surcoût Roadtrip : Allure Pack + 750 €				
Surcoût GT : Allure Pack + 1 900 €				
Surcoût GT Pack : GT + 2 000 €				
5008				
1.2 PureTech 130 ch Active Pack	7	M	400	35 000
1.6 PureTech 180 ch GT Auto.	10	M	1 901	44 550
1.5 BlueHDi 130 ch Active Pack	7	M	170	37 900
2.0 BlueHDi 180 ch Allure Auto.	9	M	1 386	45 050
Surcoût Style : Active Pack + 700 €				
Surcoût Allure : Active Pack + 2 500 €				
Surcoût Allure Pack : Allure + 600 €				
Surcoût Roadtrip : Allure Pack + 650 €				
Surcoût GT : Allure Pack + 1 800 €				
Surcoût GT Pack : GT + 2 000 €				
508				
1.2 PureTech 130 ch Active Pack Auto.	7	M	125	38 100
HYbrid 225 ch Active Pack	10	B	1 000	46 100
Peugeot Sport Engineered	11		0	68 550
1.5 BlueHDi 130 ch Active Pack Auto.	6		0	40 100
Surcoût Allure Pack : Active Pack + 2 900 € à + 3 200 €				
Surcoût GT : Allure Pack + 1 500 €				
Surcoût GT Pack : GT + 3 300 € à + 4 300 €				
508 SW				
Surcoût : berline + 1 300 €				
RIFTER				
e 136 ch Active Pack	4	B	6 000	36 400
Surcoût Allure Pack : Active Pack + 3 100 €				
Surcoût GT : Allure Pack + 1 350 €				

PORSCHE

TYPE	CV	B/M *		PRIX
718 CAYMAN				
2.0	19	M	18 905	59 692
T	19	M	19 641	68 629
S	24	M	33 147	72 862
GTS 4.0	30	M	40 000	86 915
GT4	32	M	40 000	103 267
GT4 RS	NC	M	40 000	144 485
718 BOXSTER				
2.0	19	M	18 905	61 731
T	19	M	19 641	70 668
S	24	M	34 224	74 902
GTS 4.0	30	M	40 000	88 955
Spyder	32	M	40 000	100 431
Edition 25 ans	28	M	40 000	98 326
911 COUPÉ (TYPE 992)				
Carrera	27	M	40 000	113 386
Carrera S	34	M	40 000	128 988
GTS	37	M	40 000	147 219
Turbo	51	M	40 000	197 488
Turbo S	61	M	40 000	230 362
GT3	41	M	40 000	178 595
911 TARGA (TYPE 992)				
4	27	M	40 000	135 708
4S	34	M	40 000	161 306
GTS	37	M	40 000	169 638
911 CABRIOLET (TYPE 992)				
Carrera	27	M	40 000	127 788
Carrera S	34	M	40 000	143 368
GTS	37	M	40 000	161 618
Turbo	51	M	40 000	211 168
Turbo S	61	M	40 000	244 042
TAYCAN				
Propulsion	9		0	88 364
4S	8		0	109 414
GTS	NC		0	135 659
Turbo	10		0	156 334
Turbo S	10		0	189 934
TAYCAN SPORT TURISMO				
Surcoût : berline + 960 €				
TAYCAN CROSS TURISMO				
Surcoût : berline + 5 400 €				
PANAMERA				
2.9	21	M	40 000	96 819
4S	NC	M	40 000	121 776
GTS	37	M	40 000	144 218
Turbo S	58	M	40 000	189 216
4 E-Hybrid	21		0	116 499
4S E-Hybrid	33		0	133 779
Turbo S E-Hybrid	49		0	195 216
PANAMERA SPORT TURISMO				
Surcoût : berline + 2 880 € à + 13 320 €				
MACAN				
2.0	16	M	32 316	66 249
S	26	M	36 798	75 437
GTS	33	M	40 000	92 190
CAYENNE				
3.0	24	M	40 000	83 210
S	34	M	40 000	101 657
GTS	35	M	40 000	120 377
Turbo	47	M	40 000	151 716
E-Hybrid	21		0	98 330
Turbo S E-Hybrid	42		0	182 916
Surcoût Platinum Edition : 3.0 + 10 432 € / S + 9 238 € / E-Hybrid + 5 917 €				
CAYENNE COUPÉ				
3.0	23	M	40 000	90 290
S	33	M	40 000	107 177
GTS	35	M	40 000	124 337
Turbo	46	M	40 000	156 756
Turbo GT	59	M	40 000	204 721
E-Hybrid	20		0	102 660
Turbo S E-Hybrid	42		0	186 636

RENAULT

TYPE	CV	B/M *		PRIX
TWINGO				
1.0 SCe 65 ch Life	4		0	13 750
E-Tech Life	2	B	5 819	21 550
Surcoût Zen : Life + 1 550 € à + 2 800 €				
Surcoût Limited : Life + 1 050 €				
Surcoût Intens : Zen + 1 200 €				
Surcoût Urban Night : Zen + 2 000 € / Intens + 1 100 €				
ZOE				
R110 Equilibre	4	B	6 000	32 000
R135 Techno	4	B	6 000	35 200
Surcoût Evolution : Equilibre + 1 500 €				
CLIO V				
1.0 SCe 65 ch Authentic	4		0	16 550
1.0 TCe 90 ch Equilibre	6		0	19 350
1.3 TCe 140 ch Techno	7		0	23 600
E-Tech Hybride 145 ch Equilibre	6		0	22 100
1.0 TCe 100 GPL Evolution	6		0	21 200
1.5 Blue dCi 100 ch Evolution	6		0	22 450
Surcoût Evolution : Equilibre + 1 350 €				
Surcoût Techno : Evolution + 1 150 €				
Surcoût R.S. Line : Techno + 1 850 €				
CAPTUR				
1.0 TCe 90 ch Zen	5	M	150	22 450
1.3 TCe 140 ch Intens	7	M	100	27 000
1.3 TCe 160 ch Intens EDC	8	M	170	29 500
1.0 TCe 100 ch GPL Intens	5		0	25 300
E-Tech 145 ch Zen	5		0	28 200
E-Tech plug-in 160 ch Zen	5	B	1 000	32 750
Surcoût Intens : Zen + 2 850 €				
Surcoût Rive Gauche : Intens + 1 100 €				
Surcoût R.S. Line : Intens + 2 200 €				
Surcoût Initiale Paris : R.S. Line + 1 500 €				
MÉGANE				
1.0 TCe 115 ch Zen	6		0	25 100
1.3 TCe 140 ch Intens	7	M	100	29 700
R.S. EDC	19	M	12 012	43 300
E-Tech hybride rechargeable 160 ch Limited	5	B	1 000	38 000
1.5 Blue dCi 115 ch Limited	6		0	29 650
Surcoût Limited : Zen + 1 150 €				
Surcoût Intens : Limited + 1 650 €				
Surcoût R.S. Line : Intens + 2 000 €				
Surcoût R.S. Trophy : R.S. + 5 000 €				
MÉGANE ESTATE				
Surcoût : berline + 1 000 €				
MÉGANE E-TECH				
EV40 130 ch Standard Charge Equilibe	NC	B	6 000	35 200
EV60 220 ch Super Charge	NC	B	6 000	40 200
EV60 220 ch Optimum Charge	NC	B	6 000	41 700
Surcoût Techno : Equilibre + 3 000 €				
Surcoût Iconic : Techno + 2 700 €				
SCÉNIC				
1.3 TCe 140 ch Evolution	7	M	400	33 200
1.3 TCe 160 ch Executive EDC	8	M	898	41 400
Surcoût Techno : Evolution + 1 400 €				
GRAND SCÉNIC				
Surcoût : Scénic + 1 800 €				
KADJAR				
1.3 TCe 140 ch Evolution	7	M	330	31 800
1.5 Blue dCi 115 ch Evolution EDC	6	M	190	35 400
Surcoût Techno : Evolution + 2 200 €				
ARKANA				
1.3 TCe 140 ch Zen EDC	7	M	100	30 100
1.3 TCe 160 ch Intens EDC	8	M	150	33 450
E-Tech 145 ch Zen	5		0	31 600
Surcoût Intens : Zen + 2 150 €				
Surcoût R.S. Line : Intens + 2 750 €				
TALISMAN				
1.3 TCe 160 ch Intens EDC	8	M	240	41 200
2.0 Blue dCi 160 ch Intens EDC	8	M	818	42 700
2.0 Blue dCi 190 ch Initiale Paris EDC	10	M	1 172	51 500
Surcoût Initiale Paris : Intens + 6 300 €				
TALISMAN ESTATE				
Surcoût : berline + 1 400 €				
KOLEOS				
1.3 TCe 160 ch Zen EDC	8	M	1 074	40 250
2.0 Blue dCi 185 ch Intens X-Tronic 4x4-i	10	M	6 699	47 800
Surcoût Intens : Zen + 3 250 €				
Surcoût Initiale Paris : Intens + 2 800 €				
ESPACE				
2.0 Blue dCi 160 ch Evolution	8	M	3 331	49 900
2.0 Blue dCi 190 ch Evolution	10	M	3 784	51 900
Surcoût Initiale Paris : Evolution + 9 000 €				
KANGOO				
1.0 TCe 100 ch Zen	5	M	1 386	25 150
1.3 TCe 130 ch Intens	7	M	1 386	28 150
1.5 Blue dCi 95 ch Zen	5	M	280	26 150
1.5 Blue dCi 115 ch Intens	6	M	898	28 850
Surcoût Intens : Zen + 1 500 €				

ROLLS-ROYCE

TYPE	CV	B/M *		PRIX
Ghost	49	M	40 000	306 600
Ghost Black Badge	NC	M	40 000	362 400
Wraith	NC	M	40 000	321 000
Wraith Black Badge	NC	M	40 000	373 800
Dawn	NC	M	40 000	357 600
Dawn Black Badge	NC	M	40 000	410 400
Phantom	NC	M	40 000	463 200
Cullinan	NC	M	40 000	336 600
Cullinan Black Badge	NC	M	40 000	391 200

SEAT

TYPE	CV	B/M *		PRIX
IBIZA				
1.0 80 ch Référence	4		0	16 790
1.0 TSI 95 ch Style	5		0	19 730
1.0 TSI 110 ch Style	6		0	20 090
1.5 TSI ACT 150 ch FR DSG	8	M	260	26 960
Surcoût Style : Référence + 2 300 €				
Surcoût Urban : Style + 1 020 €				
Surcoût Xcellence : Style + 2 120 €				
Surcoût FR : Xcellence + 1 950 €				
Surcoût FR Xclusive : FR + 2 745 €				
ARONA				
1.0 TSI 95 ch Référence	5		0	17 990
1.0 TSI 110 ch Style	6		0	22 700
1.5 TSI ACT 150 ch Xperience DSG	8	M	310	28 700
Surcoût Style : Référence + 4 210 €				
Surcoût Urban : Style + 1 370 €				
Surcoût Xperience : Style + 3 200 €				
Surcoût FR : Xperience + 1 200 €				
LEON				
1.0 TSI 110 ch Référence	6		0	22 400
1.0 eTSI 110 ch Style DSG	6		0	27 560
1.5 eTSI 150 ch Xcellence DSG	8	M	125	32 430
eHybrid 204 ch Xcellence	8	B	1 000	37 370
2.0 TDI 115 ch Référence	6		0	26 100
2.0 TDI 150 ch Style DSG	8		0	32 600
1.5 TGI 130 ch Style DSG	7		0	29 990
Surcoût Style : Référence + 3 050 €				
Surcoût Urban : Style + 670 €				
Surcoût Xcellence : Style + 2 650 €				
Surcoût FR : Xcellence + 2 600 €				
LEON SPORTSTOURER				
Surcoût : 5 portes + 1 060 €				
ATECA				
1.0 TSI 110 ch Reference	6	M	240	23 900
1.5 TSI 150 ch Style DSG	8	M	898	32 400
2.0 TDI 115 ch Style	6	M	50	32 900
2.0 TDI 150 ch Style DSG	8	M	100	36 300
Surcoût Style : Reference + 5 100 €				
Surcoût Urban : Style + 1 290 €				
Surcoût Xperience : Style + 4 800 €				
Surcoût FR : Xperience + 2 300 €				
TARRACO				
eHybrid 245 Xcellence	NC	B	1 000	48 090
2.0 TDI 150 ch Style	8	M	330	40 250
2.0 TDI 200 ch FR DSG 4Drive	11	M	4 543	52 190
Surcoût Urban : Style + 1 580 €				
Surcoût Xcellence : Style + 4 740 €				
Surcoût FR : Xcellence + 1 900 €				

SKODA

TYPE	CV	B/M *		PRIX
FABIA				
1.0 MPI 65 ch Active	NC		0	16 730
1.0 MPI 80 ch Active	4		0	17 230
1.0 TSI 95 ch Ambition	5		0	20 090
1.0 TSI 110 ch Ambition	6		0	20 540
Surcoût Ambition : Active + 1 590 €				
Surcoût Style : Ambition + 2 180 €				
KAMIQ				
1.0 TSI 95 ch Active	5		0	20 640
1.0 TSI Evo 110 ch Active	6		0	21 390
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	7	M	170	25 490
1.0 TGI G-Tec 90 ch Ambition	5		0	24 530
Surcoût Young Edition : Active - 540 €				
Surcoût Ambition : Active + 2 450 €				
Surcoût Scoutline : Ambition + 2 030 €				
Surcoût Style : Scoutline + 1 250 €				
Surcoût Monte-Carlo : Style + 1 630 €				
SCALA				
1.0 TSI 95 ch Active	5		0	20 720
1.0 TSI EVO 110 ch Active	6		0	21 510
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	7		0	25 540
1.0 TGI G-Tec 90 ch Ambition	5		0	24 570
Surcoût Ambition : Active + 2 420 €				
Surcoût Style : Ambition + 3 280 €				
Surcoût Monte-Carlo : Style + 1 720 €				
KAROQ				
1.0 TSI 110 ch Ambition	6	M	125	29 530
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	8	M	280	31 540
2.0 TDI 116 ch Ambition	6		0	32 840
2.0 TDI 150 ch Ambition	8	M	50	34 480
Surcoût Sportline : Ambition + 5 210 €				
Surcoût Style : Sportline + 560 €				
ENYAQ IV				
50	5	B	6 000	37 930
60	5	B	6 000	43 200
80	5	B	2 000	49 760
80x	NC	B	2 000	52 030
Surcoût Sportline : "base" + 2 510 € à + 3 150 €				
Surcoût Founders Edition : "base" + 8 440 €				
OCTAVIA				
1.0 TSI 110 ch Active	6		0	23 450
1.0 TSI mHEV e-Tec 110 ch Ambition DSG	6		0	27 330
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	8		0	27 030
2.0 TSI 190 ch Sportline 4x4 DSG	10	M	2 205	37 280
2.0 TSI 245 ch RS	14	M	1 276	39 060
1.4 TSI PHEV iV 204 ch Ambition	8	B	1 000	36 810
1.4 TSI PHEV iV 245 ch RS	8	B	1 000	43 360
2.0 TDI 116 ch Active	6		0	26 690
2.0 TDI 150 ch Ambition	8		0	29 660
2.0 TDI 200 ch RS DSG	11	M	75	40 660
1.5 TGI G-Tec 131 ch Ambition DSG	NC		0	30 620
Surcoût Ambition : Active + 1 480 €				
Surcoût Sportline : Ambition + 3 310 €				
Surcoût Style : Sportline + 260 €				
OCTAVIA COMBI				
Surcoût : berline + 1 100 €				
OCTAVIA SCOUT				
1.5 TSI ACT MHEV E-Tec DSG	8		0	35 800
2.0 TSI 190 ch 4x4 DSG	10	M	2 544	39 780
2.0 TDI 150 ch 4x4 DSG	8	M	190	40 240
2.0 TDI 200 ch DSG	11	M	740	41 680
KODIAQ				
1.5 TSI ACT 150 ch Active	8	M	898	30 630
RS	14	M	15 506	51 280
2.0 TDI 150 ch Active DSG	8	M	280	37 360
2.0 TDI 200 ch Style DSG 4x4	11	M	3 331	48 050
Surcoût Ambition : Active + 2 650 €				
Surcoût Style : Ambition + 4 460 €				
Surcoût Sportline : Style + 1 340 €				
Surcoût Laurin & Klement : Sportline + 3 140 €				
SUPERB				
1.5 TSI ACT 150 ch Style DSG	8	M	310	38 600
iV Style	8	B	1 000	45 250

* B/M : B bonus écologique (en €), M malus écologique (en €). Montants calculés en fonction de l'équipement pneumatique des finitions de base. NC : non communiqué.

2.0 TDI 150 ch Style DSG	8		0	43 370
2.0 TDI 200 ch Style DSG	NC	M	330	44 370
Surcoût Sportline : Style + 4 010 €				
Surcoût Laurin & Klement : Sportline + 2 760 €				
SUPERB COMBI				
Surcoût : berline + 1 100 €				
SUPERB SCOUT				
2.0 TDI 150 ch DSG	8	M	125	44 760
2.0 TDI 200 ch DSG	10	M	540	46 760

SMART

TYPE	CV		B/M*	PRIX
FORTWO				
EQ Passion	1	B	6 000	27 250
Surcoût Prime : Passion + 2 000 €				
FORTWO CABRIO				
Surcoût : Coupé + 3 300 €				
FORFOUR				
EQ Passion	1	B	6 000	28 100
Surcoût Prime : Passion + 2 350 €				

SSANGYONG

TYPE	CV		B/M*	PRIX
TIVOLI				
1.2	7	M	1 276	15 990
1.5 Sport	9	M	2 370	25 490
Diesel I Lov It	7	M	983	21 990
Surcoût I Lov It : "base" + 2 000 €				
Surcoût Pop : I Lov It + 2 000 €				
Surcoût Limited : Pop + 3 000 €				
KORANDO				
Essence	9	M	5 715	22 990
Diesel	7	M	1 504	25 990
Surcoût Tech : "base" + 2 000 €				
Surcoût Limited : Tech + 2 000 €				

SUBARU

TYPE	CV		B/M*	PRIX
IMPREZA				
e-Boxer Confort	8	M	5 404	34 990
Surcoût Premium : Confort + 2 000 €				
Surcoût Luxury : Premium + 2 000 €				
XV				
e-Boxer Confort	10	M	7 462	36 990
Surcoût Premium : Confort + 2 000 €				
Surcoût Luxury : Premium + 2 000 €				
FORESTER				
e-Boxer Confort	10	M	9 550	39 990
Surcoût Premium : Confort + 5 000 €				
Surcoût 25th X-Break : Premium + 1 000 €				
Surcoût Luxury : Premium + 3 000 €				
OUTBACK				
2.5i 169 ch Onyx Field	9	M	13 682	49 990
Surcoût Touring Exclusive : Onyx Field + 5 000 €				

SUZUKI

TYPE	CV		B/M*	PRIX
IGNIS				
1.2 Dualjet Hybrid Avantage	4		0	15 390
Surcoût Privilège : Avantage + 1 620 €				
Surcoût Pack : Privilège + 1 150 €				
SWIFT				
1.2 Dualjet Hybrid Avantage	4		0	16 290
Sport	7		0	23 050
Surcoût Privilège : Avantage + 1 700 €				
Surcoût Pack : Privilège + 760 €				
VITARA				
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	7		0	24 190
1.5 Dualjet Hybrid Privilège Auto.	5		0	28 390
Surcoût Privilège : Avantage + 1 200 €				
Surcoût Style : Privilège + 1 950 €				
SWACE				
1.8 Hybrid Privilège	5		0	29 550
Surcoût Pack : Privilège + 1 500 €				
S-CROSS				
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	7		0	27 590
Surcoût Privilège : Avantage + 1 200 €				
Surcoût Style : Privilège + 2 400 €				
ACROSS				
2.5 Hybride Rechargeable 1ère Edition	10		0	54 190

TESLA

TYPE	CV		B/M*	PRIX
MODEL 3				
"base"	7	B	6 000	43 800
Grande Autonomie	11	B	2 000	55 990
Performance	12		0	59 990
MODEL Y				
Grande Autonomie	11	B	2 000	59 990
Performance	12		0	66 990
MODEL S				
Grande Autonomie	9		0	99 990
Plaid	15		0	129 990
MODEL X				
Grande Autonomie	9		0	109 990
Plaid	15		0	119 990

TOYOTA

TYPE	CV		B/M*	PRIX
AYGO X				
1.0 VVT-i 72 ch Active	4		0	15 990
Surcoût Dynamic : Active + 1 000 €				
Surcoût Design : Dynamic + 1 000 €				
Surcoût Collection : Design + 1 700 €				
Surcoût Air Limited : Collection + 3 300 €				
YARIS				
1.0 VVT-i 70 ch Dynamic	4		0	18 650
1.5 VVT-i 120 ch Dynamic	5		0	19 850
GR Pack Premium	15	M	10 011	35 600
116h Dynamic	5		0	22 400
Surcoût Design : Dynamic + 1 500 €				
Surcoût Iconic : Design + 3 000 €				
Surcoût Collection : Iconic + 0 €				
Surcoût GR Sport : Collection + 0 €				
Surcoût Track : Pack Premium + 2 000 €				
YARIS CROSS				
116h Dynamic	6		0	26 100
Surcoût Design : Dynamic + 2 000 €				
Surcoût Collection : Design + 3 000 €				
Surcoût Trail : Collection + 0 €				
C-HR				
1.8 Hybride Dynamic	4		0	31 750
2.0 hybride Edition	8		0	35 700
Surcoût Edition : Dynamic + 1 950 €				
Surcoût Distinctive : Dynamic + 2 000 €				
Surcoût GR Sport : Distinctive + 2 000 €				
Surcoût Collection : GR Sport + 1 500 €				
COROLLA				
122h Active	4		0	29 300
184h Design	7		0	33 100
Surcoût Dynamic : Active + 800 €				
Surcoût Design : Dynamic + 1 000 €				
Surcoût GR Sport : Design + 1 200 €				
Surcoût Collection : GR Sport + 1 300 €				
COROLLA TOURING SPORTS				
Surcoût : berline + 1 000 €				
PRIUS				
Rechargeable Dynamic Pack Premium	6	B	1 000	41 450
NOUVEAU GR86				
2.4	15	M	16 950	33 900
RAV4				
Hybride Active	9		0	38 950
Hybride Rechargeable Design AWD	9	B	1 000	49 550
Surcoût Dynamic : Active + 2 450 €				
Surcoût Lounge : Dynamic + 6 400 €				
Surcoût Collection : Lounge + 2 000 €				
MIRAI				
Lounge	4	B	2 000	67 900
Surcoût Executive : Lounge + 7 000 €				
CAMRY				
Hybride 218 ch Dynamic	9		0	39 850
Surcoût Design : Dynamic + 5 600 €				
Surcoût Lounge : Design + 3 100 €				
HIGHLANDER				
Hybride 248 ch Lounge AWD	10	M	5 271	65 350
LAND CRUISER (3 PORTES)				
204 D-4D LeCap	11	M	40 000	43 990
Surcopût Life : LeCap + 5 110 €				
Surcoût Légende : Life + 5 200 €				
Surcoût Lounge : Légende + 5 900 €				
LAND CRUISER (5 PORTES)				
Surcoût : 3 portes + 2 010 €				
Surcoût Lounge Pack Techno : Lounge + 8 160 €				
GR SUPRA				
2.0	15	M	3 784	53 900
3.0	23	M	10 980	65 900
Surcoût Jarama Racetrack : "base" + 2 000 €				
Surcoût Pack Premium : "base" + 2 000 à + 5 000 €				
Surcoût Fuji Speedway Edition : Pack Premium + 0 €				
PROACE CITY VERSO				
1.2 110 ch VVT-i Dynamic	6	M	650	24 260
1.2 130 ch VVT-i Dynamic Auto.	7	M	1 172	26 660
1.5 100 ch D-4D Dynamic	5	M	230	25 210
1.5 130 ch D-4D Dynamic	7	M	240	26 810
Electric 50 kWh Dynamic	7	B	6 000	37 820
Surcoût Executive : Dynamic + 4 490 €				
Surcoût Design : Executive + 1 330 €				

VOLKSWAGEN

TYPE	CV		B/M*	PRIX
UP! (5 PORTES)				
1.0 65 ch Lounge	4		0	15 500
GTI	6		0	20 380
e-Up! 2.0	2	B	6 000	24 690
1.0 GNV 68 ch Lounge	4		0	18 350
Surcoût Active : Lounge + 600 €				
POLO				
1.0 TSI 95 ch Life	5		0	21 185
1.0 TSI 110 ch Life DSG	6		0	23 535
GTI	11	M	1 386	31 205
Surcoût Style : Life + 1 970 €				
Surcoût R-Line : Style + 890 €				
T-CROSS				
1.0 TSI 95 ch Lounge	5	M	75	24 035
1.0 TSI 110 ch Lounge	6	M	125	24 715
Surcoût Active : Lounge + 1 100 €				
Surcoût Carat : Lounge + 3 485 €				
Surcoût R-Line : Carat + 0 €				
TAIGO				
1.0 TSI 95 ch Life	5		0	23 850
1.0 TSI 110 ch Life	6		0	24 690
1.5 TSI 150 ch R-Line DSG	8	M	260	32 100
Surcoût R-Line : Life + 5 790 €				
Surcoût Style : Life + 260 €				
T-ROC				
1.0 TSI 110 ch Life	6	M	230	27 990
1.5 TSI EVO 150 ch Life	8	M	330	30 430
R	19	M	17 490	51 490
2.0 TDI 115 ch Life	6		0	32 260
2.0 TDI 150 ch Life DSG	8	M	50	36 470
Surcoût Style : Life + 2 220 €				
Surcoût Style Exclusive : Style + 4 820 €				
Surcoût R-Line : Style + 4 130 €				
T-ROC CABRIOLET				
1.0 TSI 110 ch Style	6	M	360	36 160
1.5 TSI EVO 150 ch Style DSG	8	M	983	40 935
Surcoût R-Line : Style + 4 290 €				
GOLF				
1.0 TSI 110 ch Life	6		0	28 395
1.0 eTSI 110 ch Life DSG	6		0	31 180
1.5 TSI ACT 130 ch Life	7		0	30 080
1.5 eTSI 130 ch Life DSG	7		0	32 865
1.5 eTSI 150 ch Style DSG	8	M	75	37 080
GTI	14	M	3 331	44 315
GTI Clubsport	19	M	3 784	48 865
R	20	M	6 039	52 180
eHybrid 204 ch Style	8	B	1 000	42 510
GTE	8	B	1 000	47 500
2.0 TDI 115 ch Life	6		0	32 535
2.0 TDI 150 ch Style DSG	8		0	39 610
GTD	11	M	230	44 065
Surcoût Active : Life + 1 650 €				
Surcoût Style : Life + 2 930 €				
Surcoût R-Line : Style + 490 €				
GOLF SW				
1.0 TSI 110 ch Life	6		0	29 675
1.0 eTSI 110 ch Life DSG	6		0	32 475
1.5 TSI 130 ch Life	7		0	31 375
1.5 eTSI 130 ch Life DSG	7		0	34 170
1.5 eTSI 150 ch Style DSG	8	M	125	38 455
2.0 TDI 115 ch Life	6		0	33 645
2.0 TDI 150 ch Style DSG	8		0	40 810
Surcoût R-Line : Style + 505 €				
GOLF ALLTRACK				
2.0 TDI 200 ch DSG 4Motion	11	M	740	47 995
ID.3				
Pro Performance 204 ch Active	5	B	6 000	44 680
TOURAN				
1.5 TSI EVO 150 ch Lounge	8	M	740	33 595
2.0 TDI 122 ch Lounge	6	M	150	35 645
2.0 TDI 150 ch Lounge DSG	8	M	260	39 120
Surcoût Active : Lounge + 880 €				
Surcoût Carat : Lounge + 2 140 €				
TIGUAN				
1.5 TSI 130 ch Life	7	M	360	35 865
1.5 TSI 150 ch Life DSG	8	M	1 504	39 285
R	20	M	27 937	56 875
eHybrid 245 ch Life	8	B	1 000	44 185
2.0 TDI 150 ch Life	8	M	190	40 025
2.0 TDI 200 ch Elegance Exclusive 4Motion DSG	11	M	3 784	53 445
Surcoût Elegance : Life + 4 310 €				
Surcoût R-Line : Elegance + 910 €				
Surcoût Elegance Exclusive : R-Line + 1 650 €				
Surcoût R-Line Exclusive : Elegance Exclusive + 2 590 €				
TIGUAN ALLSPACE				
1.5 TSI 150 ch R-Line DSG	8	M	2 918	44 865
2.0 TDI 150 ch R-Line DSG	8	M	983	50 065
2.0 TDI 200 ch R-Line 4Motion DSG	11	M	4 543	54 475
Surcoût Elegance Exclusive : R-Line + 2 790 €				
ID.4				
Pure 149 ch	5	B	6 000	41 500
Pure Performance 170 ch	5	B	6 000	43 100
Pro 174 ch	5	B	2 000	47 800
Pro Performance 204 ch	5	B	2 000	49 400
GTX	5	B	2 000	54 450
ID.5				
Pro 174 ch	5	B	2 000	51 450
Pro Performance 204 ch	5	B	2 000	53 050
GTX	5	B	2 000	57 950
PASSAT SW				
1.5 TSI ACT 150 ch Lounge DSG	8	M	540	44 540
GTE	8		0	54 770
2.0 TDI 150 ch Lounge DSG	8		0	49 120
2.0 TDI 200 Lounge 4Motion DSG	11	M	1 386	54 650
Surcoût Elegance : Lounge + 3 410 €				
Surcoût R-Line : Lounge + 3 260 €				
PASSAT ALLTRACK				
2.0 TDI 200 ch DSG	10	M	1 172	52 700
ARTEON				
R	20	M	22 781	64 230
eHybrid 218 Elégance	8		0	56 040
2.0 TDI EVO 150 ch DSG Elegance	8		0	54 960
2.0 TDI EVO 200 ch Elégance 4M. DSG	11	M	818	60 430
Surcoût R-Line : Elegance + 120 €				
ARTEON SHOOTING BRAKE				
Surcoût : Arteon + 540 €				
TOUAREG				
eHybrid 381 ch Elegance	22		0	81 900
R	22		0	96 950
CADDY				
1.5 TSI 114 ch	6	M	540	29 190
2.0 TDI 102 ch	6	M	50	30 760
2.0 TDI 122 ch DSG	6	M	210	34 310
Surcoût Life : "base" + 2 950 €				
Surcoût Style : Life + 3 200 €				

VOLVO

TYPE	CV		B/M*	PRIX
XC40				
T2 Essential	7	M	1 901	32 050
B3 Start	9	M	1 074	41 350
B4 Plus	11	M	1 074	46 250
Recharge T4 Start	7	B	1 000	49 500
Recharge T5 Start	10		0	51 000
Recharge Start	6	B	2 000	45 800
Recharge Twin Plus	12	B	2 000	55 500
Surcoût Start : Essential + 3 850 €				
Surcoût Plus : Start + 2 450 € à + 3 100 €				
Surcoût Ultimate : Plus + 5 250 € à + 5 450 €				
C40				
Recharge Start	6	B	2 000	46 800
Recharge Twin Plus	12	B	2 000	57 000
Surcoût Plus : Start + 3 600 €				
Surcoût Ultimate : Plus + 4 750 €				
S60				
B4 essence R-Design	11	M	1 172	48 000
Recharge T6 R-Design	15		0	60 400
Polestar Engineered	17		0	69 600
Surcoût Inscription : R-Design - 150 €				
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 4 750 €				
V60				
B3 essence Essential	9	M	280	42 150
Recharge T6 Start AWD	15		0	62 000
Polestar Engineered	20		0	76 800
B4 Diesel Start	11	M	450	52 100
Surcoût Start : Essential + 4 800 €				
Surcoût Plus : Start + 2 450 €				
Surcoût Ultimate : Plus + 6 900 €				
V60 CROSS COUNTRY				
B4 Diesel Pro	11	M	1 504	58 350
XC60				
Recharge T6 Start AWD	15		0	68 630
Recharge T8 Ultimate Style Chrome AWD	20		0	79 730
Polestar Engineered	20		0	83 980
B4 Diesel 197 ch Start	11	M	3 021	55 730
B5 Diesel 235 ch Ultimate Style Chrome AWD	13	M	5 454	73 030
Surcoût Plus Style Chrome : Start + 2 350 € à + 2 950 €				
Surcoût Plus Style Dark : Plus Style Chrome + 0 €				
Surcoût Ultimate Style Chrome : Plus Style Dark + 5 750 € à + 7 600 €				
Surcoût Ultimate Style Dark : Ultimate Style Chrome + 0 €				
V90				
Recharge T8 R-Design AWD	19		0	82 200
B4 Diesel R-Design	11	M	1 680	63 250
B5 Diesel R-Design AWD	13	M	3 154	69 950
Surcoût Inscription : R-Design + 100 €				
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 6 050 €				
XC90				
Recharge T8 Start	20			86 050
B5 Start	13	M	11 551	72 400
Surcoût Ultimate Style Chrome : Start + 12 830 € à + 14 380 €				
Surcoût Ultimate Style Dark : Ultimate Style Chrome + 0 €				

ABONNEZ-VOUS SANS ENGAGEMENT

8,50€ seulement
par mois au lieu de ~~13€~~*

-34%



1 jeudi sur 2 dont 1 Spécial Salon/an

4 n° de L'Auto-Journal évasion & SUV/an

1 n° du Guide de L'Auto-Journal/an

Versions numériques offertes

Visuels non contractuels

+ EN CADEAU
La montre Chronographe



1 bracelet en simili cuir noir

1 bracelet type nato nylon rouge et noir.

Cette superbe montre répondant aux critères de la grande tradition horlogère, changez de style au gré de votre humeur grâce aux 2 bracelets interchangeables.

Boitier : rond métal. Couleur argent. Finition polie.
Diamètre : Ø 42 mm.
Cadran : noir avec index appliqués poli-miroir et luminescents.
Aiguilles : luminescentes avec trotteuse rouge.
Verre : Minéral.
Mouvement : Quartz-3 Aiguilles.
Livré avec outil de changement de bracelet.
Valeur : 40 €

BULLETIN D'ABONNEMENT à retourner sous enveloppe affranchie à : Service abonnement L'Auto-Journal - 59898 Lille Cedex 9

JE CHOISIS L'OFFRE D'ABONNEMENT, MON MODE DE PAIEMENT ET J'INDIQUE MES COORDONNÉES **# M042 # D1380898**

☐ **Votre offre sans engagement résiliable sans frais à tout moment** **-34%** (1)

L'Auto-Journal 1 jeudi sur 2 dont 1 Spécial Salon/an **+** 5 guides/an **+** les versions numériques offertes **+** l'écharpe Vuarnet en cadeau **pour seulement 8,50 € pendant 1 an** puis 8,99 €/mois (au lieu de ~~13€~~*).

Pour bénéficier de cette offre, je complète l'IBAN à l'aide de mon RIB et je n'oublie pas de joindre mon RIB :

IBAN : ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐

Les tarifs indiqués sont garantis 1 an. Vous autorisez EMAS, société éditrice de L'Auto-Journal à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions d'EMAS. Créancier : EMAS - 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux - FRANCE - Identifiant du créancier : FR77ZZZ 434057.

Date et signature obligatoires

Le : ☐☐ ☐☐ ☐☐

☐ **Votre offre 1 an** **-28%** (2)

L'Auto-Journal (25 n°) dont le Spécial Salon **+** les versions numériques offertes **pour seulement 85 €** au lieu de ~~119,63€~~*.

- ■ **Je règle par chèque bancaire ou postal à l'ordre de L'Auto-Journal**
- ■ Vous souhaitez régler par carte bancaire ? Rendez-vous sur **www.kiosquemag.com/titres/auto-journal/offres** **c'est rapide, simple et 100% sécurisé !**

Kiosque Mag — Disponible sur kiosquemag.com

☐ M. ☐ Mme Nom** : ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐ Prénom** : ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐

Adresse** : ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐

Code postal** : ☐☐☐☐☐ Ville** : ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐

Date de naissance : ☐☐ ☐☐ ☐☐☐☐ Téléphone (portable de préférence) : ☐☐ ☐☐ ☐☐ ☐☐ ☐☐ (pour vous envoyer un SMS en cas de problèmes de livraison)

Email : ☐☐

Pour gérer votre abonnement, accéder à vos services numériques et recevoir nos offres promotionnelles. Votre adresse e-mail ne sera pas communiquée à des partenaires extérieurs.

*En kiosque L'Auto-Journal à 4 € (24 n° par an), 1 n° Spécial Salon à 7,99 € (par an), 4 n° de L'Auto-Journal évasion & SUV à 6,50 €/numéro, 1 Guide de L'Auto-Journal à 6,50 €/an, et les frais de port 18,46 € par an. ** À remplir obligatoirement. Vous disposez, conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Le coût du renvoi de(s) produit(s) est à votre charge. Les informations recueillies à partir de ce formulaire font l'objet d'un traitement informatique destiné au Responsable de traitement : EMAS. Finalités du traitement : gestion de la relation client, opérations promotionnelles et de fidélisation. Données postales et téléphoniques susceptibles d'être transmises à nos partenaires. Conformément à la Loi informatique et Libertés du 6-01-78 modifiée, vous pouvez notamment exercer vos droits d'opposition, accès, rectification, effacement. Vous pouvez également, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement des données vous concernant. Pour en savoir plus, consultez notre Charte des Données Personnelles. Exercez vos droits en écrivant à EMAS - DPD, c/o service juridique, 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux ou [illegible] une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour toute information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com - EMAS · SNC au capital de 152 500 € [illegible]



UNE ÉQUIPE À VOTRE ÉCOUTE :

• Directeur de publicité : Marc Queillé - • Assistante : Sylviane Ragusa 01 41 33 55 54
• Service commercial : Julie Aldabo 01 41 33 55 45 - jaldabo@reworldmedia.com
• Graphiste : Alexandre Guillard - aguillard@reworldmedia.com



Sous réserve du suivi régulier de l'entretien Honda selon les préconisations constructeur et les indications de l'ordinateur de bord. Offre soumise à d'autres conditions disponibles sur auto.honda.fr. Garanties des batteries : **hybrides 5 ans, standards 3 ans**.

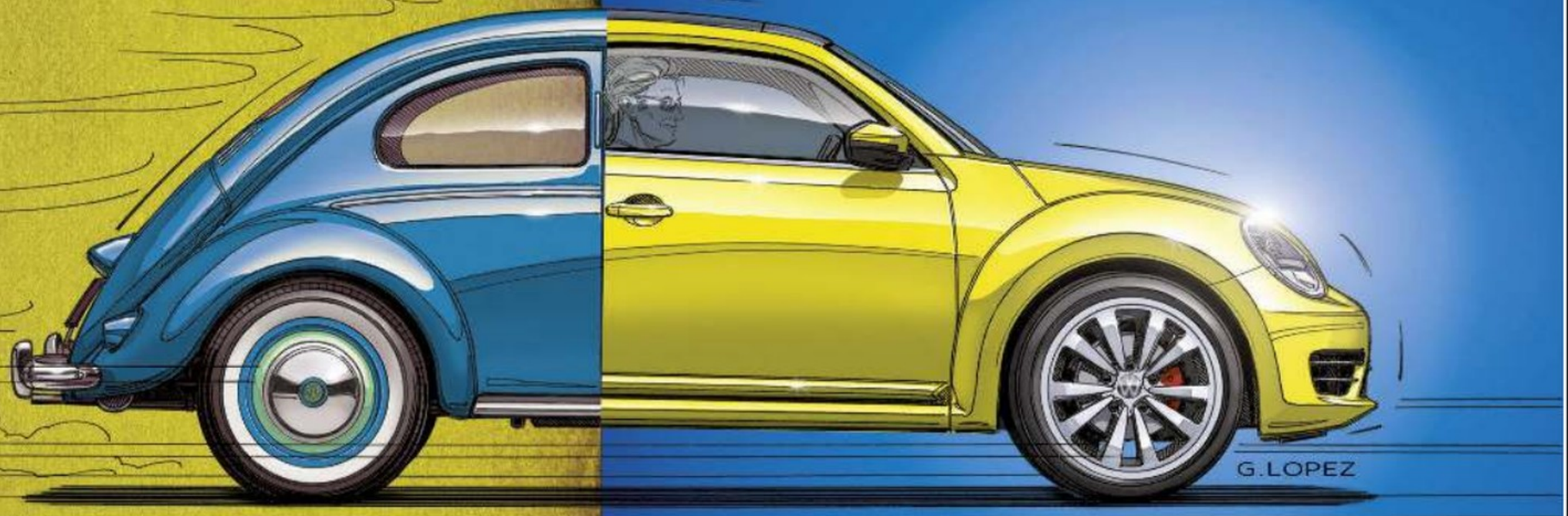
GARAGE DU CLOS LINAS
2, avenue Ettore Bugatti - 91310 LINAS
01.69.80.72.80 - www.honda-montlhery.com

GARAGE DU CLOS VILLEBON
45, av. du Gal. De Gaulle - 91140 VILLEBON
01.69.31.55.00 - www.honda-villebon.com

« Pensez à Covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer »

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification
N° FR020282-1

4.7/5
AVIS CLIENTS
THE FEEDBACK COMPANY
eKomi
NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 4165 AVIS*



Ancien Moderne

NOUS ASSURONS TOUS VOS VÉHICULES...
94% DE NOS CLIENTS SONT SATISFAITS,
POURQUOI PAS VOUS ?

Rétro - Quattro
ASSURANCES

ROULEZ ASSURÉ
EN QUELQUES CLICS

05 65 100 100
WWW.RETRO.FR

NOUS VOUS GARANTISSONS
UN SUIVI PERSONNALISÉ

« Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo #SeDéplacerMoinsPolluer »



« Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer »

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 110

du 2 juin 2022



ADRIEN CORTESI

Essai : Fiat 500X Hybrid

Après la berline et le cabriolet, le petit SUV urbain Fiat passe à l'hybride. Mais sans se compliquer la vie : pas question de recharger. Un système micro-hybride "maison" devrait suffire pour montrer patte blanche et rester dans le coup ! À voir…

10 000 km en Citroën C5 X

Citroën revient dans l'arène des berlines familiales de manière originale et en promettant du confort, du confort et encore du confort ! Pour vérifier si la C5 X tient ses promesses, rien de mieux qu'un 10 000 km à travers la France et l'Espagne.



FLORIAN GROUT



YANN LEFEBVRE

La DS 9 E-Tense face à la Mercedes Classe E 300 e

Raffinée, dotée de technologies dernier cri et d'un ensemble hybride rechargeable de 360 ch, secondé par une transmission intégrale, la DS 9 fait-elle le poids face à l'un des fleurons allemands, la Mercedes Classe E ?

Et aussi… en kiosque

Et où que vous soyez, sur **SMARTPHONE et TABLETTE**



NE MANQUEZ PAS LE NUMÉRO 100 DE *L'AUTO-JOURNAL ÉVASION & SUV*
164 pages – 6,50 €

Dans ce centième numéro de *L'Auto-Journal Évasion & SUV*, les futurs SUV français sont à l'honneur, avec toutes nos informations sur les Renault Austral, Peugeot 408, Alpine A410 et Dacia Duster III. À découvrir également, notre match opposant les deux stars américaines Tesla Model Y et Ford Mustang Mach-E.

l'auto journal

Une publication du groupe Reworld Media

axel springer — REWORLD MEDIA

ÉDITEUR

ÉDITIONS MONDADORI AXEL SPRINGER (SNC)
40, avenue Aristide-Briand - 92220 Bagneux Cedex
Directeur de la publication : Gautier Normand
Actionnaires : Président Reworld Media France (RCS Nanterre 477 494 371) et Axel Springer France (RCS Paris 440 097 004)

Tél. accueil : 01 41 33 50 00
www.autojournal.fr
E-mail : autojournal@reworldmedia.com

RÉDACTION

Rédacteur en chef : Jean-Éric Raoul, assisté de Karine Roumestand (01 41 33 55 94)
Rédacteur en chef adjoint : Guy L'Hospital (01 41 33 53 96)
Directeur artistique : Yannis Jacoby-Koaly
Essais : Mélina Priam (chef de rubrique, 01 41 33 54 16), Cyril Biotteau
Technique : Frédéric Haas
Convoyage : Sylvain Cambier (responsable)
Secrétaire général de rédaction : Denis Riflade
Maquette : Pykha
Secrétariat de rédaction : Vediteam
Photographe : Yann Lefebvre
Responsable service photo : Jeanne-Marie Woitiée (01 41 33 56 50)
A participé à ce numéro : Jacqueline Voyant

DIRECTION ÉDITION

Directeur exécutif : Stéphane Haïtaïan
Éditeur : Tommaso Albinati

PUBLICITÉ

Tél. : 01 41 33 53 52
Directrice exécutive régie : Élodie Brétaudeau Fonteilles
Contacts publicité : Caroline Soret (01 41 33 53 54), Christian Touzay (01 41 33 52 21)
Planning : Angélique Consoli (01 41 33 53 52), Stéphanie Guillard (01 41 33 53 50)
Trafic : Véronique Alex (01 41 33 50 56)

MARCHÉS DIRECTS

Tél. : 01 41 33 55 54
Directeur de publicité : Marc Queille
Commerciale : Julie Aldabo
Assistante/maquettiste : Sylviane Ragusa
Maquettiste : Alexandre Guillard

MARKETING

Directrice marketing et diversification : Sylvie Siguret
Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

ABONNEMENTS ET DIFFUSION

Directrice marketing direct : Catherine Grimaud
Chef de produit : Agnès Tran
Directeur des ventes : Christophe Chantrel
Responsable diffusion marché : Philippe Merrien

SERVICE ABONNEMENTS

Tél. : 01 46 48 48 75 (du lundi au samedi, de 8 h à 20 h)
Internet : formulaire sur **www.serviceabomag.fr**
Courrier : Service Abonnements *L'Auto-Journal* - 59898 Lille Cedex 9
Abonnement France : 101,59 € (1 an, 25 numéros). Prix de vente incluant la TVA à 2,10 %. À compter du 1er février 2022, le prix des abonnements mensuels passe au maximum à 7,99 € TTC et le prix des abonnements trimestriels passe au maximum à 49 € TTC. Belgique (Édigroup Belgique Sprl, tél. : 070 233 304, abobelgique@edigroup.org) : 106,50 € (1 an, 25 n°). Suisse (Édigroup S.A., tél. : 022 860 84 01, abonne@edigroup.ch) : 154,50 CHF (1 an, 25 n°).

FABRICATION

Directeur des opérations industrielles : Bruno Matillat
Directrice de la fabrication : Isabel Delanoy
Chefs de fabrication : Alexandra Millet (01 46 48 19 06), Christophe Mestdach (01 41 33 52 17)
Responsable service prépresse : Sylvain Boularand (01 41 33 29 88) **Adjoint responsable service prépresse :** Christophe Guérin (01 41 33 49 19)
Imprimeur : Maury, BP 12, route d'Étampes, 45331 Malesherbes

AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

Origine du papier : Allemagne
Taux de fibres recyclées : 0 %
Impact sur l'eau : Ptot 0,016 kg/tonne

Date du dépôt légal : mai 2022
Prix de vente : 4 €
Date de parution : 19 mai 2022
N° ISSN : 0005-0768
N° CPPAP : 0323 K 82833

ACPM

Certifié PEFC — Ce produit est issu de forêts gérées durablement et de sources contrôlées. PEFC 10-31-1282 pefc-france.org

LE TRI + FACILE — BAC DE TRI

Audi A3 Sportback

Le futur nous anime.



Audi Vorsprung durch Technik

Gamme Audi A3 Sportback (hors S3, RS 3 & TFSI e) : consommation mini/maxi en cycle mixte (l/100 km) : 4,3 - 7,4. « Tarif » au 01/04/2022. Valeurs susceptibles d'évolution. Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire. Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO2, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée. Volkswagen Group France S.A. - RCS SOISSONS 832 277 370. Vorsprung durch Technik = L'avance par la technologie.

POUR LES TRAJETS COURTS, PRIVILÉGIEZ LA MARCHE OU LE VÉLO. #SeDéplacerMoinsPolluer

Audi PARIS
Premium Automobiles
105 Boulevard Murat
75016 PARIS
Tél.: 01 40 71 35 30
www.audi-paris16.fr

Audi Montigny-le-Bretonneux
Premium II
15 Avenue des Prés
78180 Montigny-le-Bretonneux
Tél.: 01 61 37 27 00
www.audi-montigny.fr

Audi St-Thibault-des-Vignes
Paris Est Evolution
332 Rue Berthe Morisot
77400 St-Thibault-des-Vignes
Tél.: 01 60 35 46 36
www.audi-marnelavallee.fr

Audi Vélizy-Villacoublay
Premium Vélizy
19 Avenue Louis Breguet
78140 Vélizy-Villacoublay
Tél.: 01 78 74 20 20
www.audi-velizy.fr

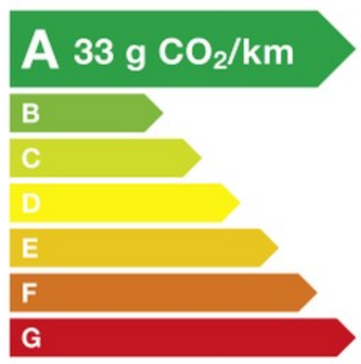
Orias n° 07 024 156

CUPRA



CUPRA *FORMENTOR*

DÈS LES PREMIÈRES SECONDES,
VOUS SAUREZ QU'ELLE EST FAITE POUR VOUS.



CUPRA Formentor VZ e-HYBRID 245 ch DSG6 : consommation mixte WLTP (min - max l/100 km) : 1,5 - 1,6.
Autonomie électrique WLTP (min - max km) : 53 - 63. Valeurs au 07/01/2022, susceptibles d'évolution.
Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO_2, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.
Volkswagen Group France – S.A. au capital de 198502510 € – 11, avenue de Boursonne Villers-Cotterêts RCS SOISSONS 832277370.
Rendez-vous sur cupraofficial.fr

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer